Année 1950. — N° 49. Le Numéro : 5 francs. Mercredi 19 Juillet 1950.

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 300 fr. ; ÉTRANGER : 850 fr.
(Compte chèque postal: 9063 13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 50e SÉANCE

Séance du Mardi 18 Juillet 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Dépôt d'une proposition.
3. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition.
4. — Programme aérien. — Discussion d'une demande d'avis.
5. — Hommage à la mémoire du vice-amiral Battet. — Demande de discussion d'urgence d'une proposition de résolution; renvoi à la commission.
Suspension de la séance.
Reprise de la séance.
Déclaration de l'urgence; discussion de la proposition de résolution; adoption.
6. — Programme aérien. — Suite de la discussion d'une demande d'avis. — Adoption.
7. — Exécution des plans d'équipement économique. — Discussion d'une proposition; adoption.
8. — Territoire du Tchad; plan décennal. — Suite de la discussion d'une proposition; renvoi à une séance ultérieure.
9. — Dépôt d'un rapport.
10. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. FOURCADE

(La séance est ouverte à quinze heures quinze.)

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. La séance est ouverte. Le procès-verbal de la séance du jeudi 13 juillet a été affiché et distribué.

M. Junillon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Junillon.

M. Junillon. Je voudrais faire une légère rectification, sans que cela implique une critique quelconque à l'égard du service de la sténographie, car je ne suis pas sûr d'avoir revu mes feuillets.

Le *Journal officiel*, à la page 1002, 8e ligne de la deuxième colonne, me fait dire: « Je rappellerai à M. le président Boisdon l'évolution de la jurisprudence ». En réalité, j'avais dit — et j'en ai la confirmation par le compte rendu analytique —: « Je ne rappellerai pas à M. le président Boisdon l'évolution de la jurisprudence ». Je tenais à faire cette rectification car il aurait été présomptueux, mon cher collègue monsieur Boisdon, d'avoir l'air de vous donner, même indirectement, une leçon de droit.

M. Boisdon. J'aurais eu mauvaise grâce à m'offenser pour si peu de chose.

M. le président. Acte vous est donné de votre observation, monsieur Junillon, et il en sera tenu compte.

M. Jousselin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jousselin.

M. Jousselin. A la page 993 du *Journal officiel*, au bas de la seconde colonne, le compte rendu fait dire au rapporteur que j'étais: « La commission s'oppose à son adoption », alors qu'il fallait lire: « La commission ne s'oppose pas à son adoption ».

M. le président. Acte vous est donné de votre observation.

Personne ne demande plus la parole ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION

M. le président. J'ai reçu de M. Jousselin une proposition tendant à inviter le Gouvernement à prendre certaines dispositions concernant l'exécution des prochains recensements de populations dans les pays d'outre-mer.

La proposition sera imprimée sous le n° 208, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales. *(Assentiment.)*

— 3 —

DEPOT AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION

M. le président. J'ai reçu de MM. Raphaël-Leygues, Nguyen Huy Lai et des membres du groupe du Viet-Nam une proposition de résolution tendant à rendre hommage à la mémoire du vice-amiral Battet.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 209, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense de l'Union française. (*Assentiment.*)

La discussion d'urgence de cette proposition est demandée par vingt-trois conseillers dont la présence doit être constatée par appel (1).

Conformément au paragraphe premier de l'article 62 du règlement, il va être procédé à l'appel nominal des signataires.

J'invite chaque signataire à se lever à son banc à l'appel de son nom et je prie MM. les secrétaires de bien vouloir contrôler les présences.

(*L'appel a lieu*).

M. le président. La présence de vingt signataires ayant été constatée, il va être procédé à l'affichage de la demande de discussion d'urgence.

L'Assemblée ne sera appelée à statuer sur cette demande qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 4 —

PROGRAMME AERIEN

Discussion d'une demande d'avis

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de loi portant fixation d'un programme aérien. (N°s 145 et 175, année 1950).

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georget, *rapporteur de la commission de la défense de l'Union française.* Mesdames, messieurs, l'établissement d'un plan quinquennal aérien répond à des préoccupations à la fois d'ordre intérieur et d'ordre extérieur. Il s'agit d'une part d'établir une industrie aéronautique cohérente, adaptée aux besoins du pays et d'autre part de donner à nos forces aériennes les moyens d'assurer une participation efficace de la France à l'effort commun des nations libres pour la sécurité collective et le maintien de la paix.

Cette double exigence ne pouvait être réalisée qu'à partir d'une loi programme assise sur une définition claire et précise des missions incombant à l'armée de l'air après examen détaillé et complet des répercussions financières, économiques et sociales que ce programme était susceptible d'entraîner.

La nécessité d'étaler dans le temps la continuité des efforts n'était pas particulière à la France. L'idée d'un programme aérien portant au moins sur cinq années a été retenu par les Etats-Unis, par l'Union soviétique, par la Grande-Bretagne. C'est avec raison que la loi du 2 août 1949 a fait obligation au Gouvernement de déposer un projet déterminant le programme quinquennal des constructions aéronautiques. On doit regretter que le vote tardif du budget de 1950 ait retardé le dépôt de ce projet. Aujourd'hui, le plan est connu. Il importe que sa réalisation intervienne sans tarder. C'est qu'en effet la complexité de la technique aéronautique d'aujourd'hui exige des délais pour la formation du personnel, la création d'une infrastructure, la mise au point des études et des recherches qui aboutissent aux fabrications de série. Il importe aussi que notre armée de l'air reçoive dans l'effort du pays la juste part qu'exigent ses missions. Les assemblées parlementaires n'ont-elles pas proclamé à maintes reprises leur volonté de voir reconstruire notre puissance militaire à partir de l'armée de l'air ? A cet égard, il ne faut pas oublier que l'industrie aéronautique est en France, comme dans tous les pays, à plus de 80 p. 100 une industrie de défense nationale. Mais cela ne doit pas empêcher que pour réduire les investissements d'études et de fabrication, pour abaisser les prix de construction, il faille réaliser des séries aussi importantes que possible. Le même matériel doit être utilisé par les diverses parties prenantes. Si un impératif technique domine la conception du plan, un impératif financier a imposé aussi des limites dans l'établissement du plan quinquennal. Le Gouvernement ayant fixé un maximum dans lequel le plan quinquennal devait s'insérer, le plan a dû être présenté en deux tranches.

La première est celle qui est immédiatement réalisable, la seconde est celle qui pourra être réalisée en fonction des ressources que le pays décidera de consacrer à l'air, en fonction aussi des développements de la situation internationale.

Telles sont, brièvement exposées, les considération qui commandent la réorganisation et la structure de notre aéronautique. Tels sont les principes qui ont présidé à l'établissement du plan quinquennal.

Mais si nous voulons l'examiner, de manière plus précise, dans sa partie qui concerne les territoires d'outre-mer, et dans ses répercussions possibles sur l'équipement, la mise en valeur et la défense de ces territoires, il nous faut répondre à plusieurs questions, savoir les missions au service de l'outre-mer, la réalisation du programme de nos différents territoires, enfin, les développements que postule cette réalisation, et qui sont expressément réclamés par votre commission de la défense de l'Union française.

Tout d'abord, quelles sont les missions au service de l'outre-mer ?

Dans le cadre du plan quinquennal, trois ordres de missions incombent à notre armée de l'air : la défense de l'espace aérien, la défense et le développement des territoires d'outre-mer, enfin, les moyens généraux.

En ce qui concerne les missions répondant à l'idée de défense de l'espace aérien, il s'agit, dans le cadre des pactes que la France a signés et des accords interalliés, de faire un effort pour les formations d'interception et d'attaque au sol.

Ces missions pourront être réalisées par le vampire « Nène » fabriqué en France sous licence britannique et le Dassault 450 « Ouragan ». A cette catégorie appartient aussi le chasseur tout temps et reconnaissance qui sera vraisemblablement le S.E. 2415. Le tonnage relativement élevé de cet appareil — 15 tonnes — doit permettre d'accomplir aussi des missions de bombardement léger, suivant la formule actuellement adoptée par les Etats-Unis, avec par exemple le Loocked F. 90 de 12 tonnes. Mais il importe d'insister plus particulièrement sur les missions essentielles qui sont propres à assurer la défense et le développement des pays d'outre-mer.

Pour y atteindre, il est indispensable de disposer d'unités de transport et de liaison, ainsi que d'avions susceptibles de concourir à la mise en valeur des territoires d'outre-mer, soit par le défrichement des grandes routes aériennes, soit par l'exécution des différents travaux que l'aviation permet d'assurer avec économie et rendement. A cette défense et à ce développement de l'Union française, sont liées la défense de la liberté des mers, et la protection des voies de communication.

Quels sont les différents types d'appareils qui peuvent remplir ces missions ? Ce sont les avions que le plan place sous la catégorie C : avions de transport de moyen tonnage, permettant le transport de troupes, le parachutage de charges, le ravitaillement courant des unités, et pouvant atterrir sur des terrains même médiocres. Les avions de ce type sont le Bréguet 893, et le Nord 2.500. Ce sont aussi les avions de la catégorie D, avions de petit transport, capables d'utiliser des terrains de fortune, pouvant servir de liaison en métropole et d'avions d'entraînement. Le bimoteur Marcel Dassault 215 est l'avion de cette catégorie. Sa fabrication en série est lancée et il viendra remplacer les avions Siebel actuellement en service.

Il faut citer aussi les avions d'observation d'artillerie, le matériel de cette catégorie pouvant être d'ailleurs des avions à ailes fixes et aussi des hélicoptères. Il permettra de satisfaire les besoins militaires ou même, à l'occasion, civils : observation des tirs d'artillerie, mais aussi évacuations sanitaires. Si l'on ajoute que les avions prévus pour l'aéronavale, chasseurs embarquables, avions embarqués d'attaque, dans la mesure où ils assureront la liberté des mers et la protection des voies de communication, peuvent entrer dans le matériel mis au service de l'Union française, on aura fait le tour complet des principales catégories d'appareils qui uniront les uns aux autres nos différents territoires de l'Union française.

Voilà donc les objectifs à atteindre. De quelle manière le programme aérien permet-il de les réaliser ?

La réalisation du programme aérien permet un renouvellement du matériel existant et un accroissement des formations actuellement stationnées dans les différents territoires d'outre-

(1) La demande est signée de MM. Raphaël-Leygues, Nguyen Huy Lai, Bui The Phuc, Nguyen Huu Thuan, Boluix-Basset, Gentet, Daber, Cianfarani, Perier, Boussenot, Laurent-Eynac, Monnet, Louis Delmas, Gaignard, Nguyen Van Ty, général Delmas, Esnault, Jacobson, Paul Catrice, Laforest, Abdesselam, Georget, Vivier.

mer. On est parti du matériel actuellement en cours de fabrication ou réalisé sous la forme de prototypes. A partir des appareils qui du point de vue technique avaient fait leurs preuves et démontré leur valeur, l'armée de l'air pourra à la fois se moderniser et se développer.

Le programme quinquennal est établi en tonnage. D'un total de plus de 14.000 tonnes, ce tonnage permet une souplesse dans l'exécution du plan. L'évolution de la technique aéronautique peut amener à faire un choix entre différents types d'appareils; or, dans la limite de ce tonnage, il est possible de passer d'un type à l'autre.

Le Gouvernement demande une ouverture de crédits qui permettra de réaliser 8.000 tonnes, soit les 4/7 du programme total. Le plan est ainsi fractionné en deux tranches, mais la deuxième tranche ne constitue pas un ajournement. Son principe a dû être prévu pour deux raisons; d'abord, pour une raison technique: certains matériels non immédiatement réalisables en série faute de prototypes actuellement valables, sont rangés dans la seconde tranche; ensuite, pour une raison financière le matériel de la deuxième tranche nécessitera l'octroi de crédits supplémentaires. Quoi qu'il en soit, le plan permet d'établir des chaînes de fabrication et si les circonstances, si la conjoncture internationale l'exigent, il sera toujours possible de développer et d'accroître le matériel en cours de fabrication. La décision appartient aux assemblées qui, dans les années qui viennent, seront appelées à se prononcer sur le problème de la défense nationale.

Je ne voudrais pas alourdir cet exposé par des chiffres qui, d'ailleurs, figurent au rapport écrit que j'ai présenté au nom de votre commission. Qu'il me suffise de dire qu'en ce qui concerne les avions de liaison et d'entraînement, le plan permet pour l'outre-mer la rénovation des six escadrilles existantes et la création de quatre nouvelles escadrilles. Pour les avions de transport, le plan assurera la rénovation des quatre groupes existants qui, stationnés dans les différents territoires de l'Union française, s'ajouteront aux quatre groupes prévus pour la métropole et l'Afrique du Nord. Enfin, pour les avions d'observation d'artillerie, le plan permettra la rénovation des quatre pelotons existants et la création de sept nouveaux pelotons.

Votre commission de la défense de l'Union française a souhaité que soit poursuivie l'étude et soit réalisée la fabrication des types d'avions spécialement adaptés aux conditions imposées par leur emploi outre-mer. Ce but est partiellement assuré par le « Marcel-Dassault 315 » dont les caractéristiques techniques sont appropriées à son emploi dans l'Union française et qui peut franchir une distance de 1.200 kilomètres.

Le plan, tel qu'il est prévu, doit comporter des prolongements virtuels importants, et ce sont ces développements que votre commission de la défense réclame expressément.

Ce sera mon dernier point dans cet exposé: quels sont les développements que réclame, à juste titre, votre commission ?

Dans le cadre des implications de la loi programme, c'est-à-dire dans les différents domaines de l'infrastructure, de l'armement, des carburants, des équipages, votre commission demande qu'une place particulière soit faite aux territoires d'outre-mer. Il est arrivé trop souvent dans le passé que nos aviateurs stationnés outre-mer aient souffert d'avoir des avions sans radar, sans transmission, sans pistes et aussi sans personnel pour les mettre en œuvre.

L'article 7 du projet dispose que, chaque année, dans la loi de finances, seront inscrits les crédits applicables aux dépenses entraînées par l'équipement, la mise en œuvre et l'entretien des forces aériennes de l'armée de l'air et de l'aéronavale.

Sur les modalités d'application du plan quinquennal touchant l'équipement aérien militaire et civil des pays d'outre-mer, votre commission demande que l'Assemblée de l'Union française soit consultée.

L'exposé des motifs du texte gouvernemental prévoit que certains matériels pourraient être communs à l'armée de l'air, à l'aéronavale, voire même à l'aéronautique civile. Il est certain qu'une coordination doit exister dans les territoires d'outre-mer entre les aviations militaire et civile.

Certes, nous ne sommes pas sans savoir que les besoins commerciaux de l'Afrique noire, par exemple, peuvent être satisfaits avec un nombre assez faible d'appareils. Encore faut-il prévoir une utilisation maximum de ce matériel aérien.

Enfin, bien que la question ne soit pas spécifiquement aéronautique, mais parce qu'elle soulève, par ses incidences nombreuses, d'innombrables problèmes économiques ou sociaux, il faudrait que le plan quinquennal soit l'occasion de renforcer les installations industrielles aéronautiques existant outre-mer. Il faudrait que puissent être créées des installations, au point de vue de l'habitat, au point de vue social, comme au point de vue industriel, installations qui seraient en rapport avec le matériel aérien stationné ou servant dans nos territoires d'outre-mer.

Le plan qui vous est soumis pour avis représente un effort cohérent destiné à équilibrer l'ensemble des forces aériennes-industrie aéronautique. Pour la première fois, depuis bien longtemps, les missions proposées à notre armée de l'air ont été clairement définies et précisées. Les incidences financières qui en résulteront ont été chiffrées avec suffisamment d'exactitude pour que le pays sache à quoi s'en tenir. Mais il faudrait que ce plan permette, non seulement d'assurer la défense de toute l'Union française, mais aussi d'affirmer sa cohésion et son progrès technique.

A cet égard, les vœux que votre commission a émis, et que j'ai exposés en son nom, méritent une attention plus particulière du Gouvernement. A cette condition seulement, ce plan, dont nous sommes les premiers à reconnaître le caractère sage et cohérent, réussira.

Les ailes françaises ont été dans le passé un instrument prestigieux de liaison et d'union entre les différents pays d'outre-mer. Il faudra que, dans l'avenir, fidèles à leur passé glorieux, elles continuent à servir la cause de l'Union française. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. le général Plagne.

M. le général Plagne. Mesdames, messieurs, lorsque l'on examine le document appelé « programme aérien » ou « plan quinquennal », on en arrive à faire un certain nombre de remarques avant de tirer une conclusion. Certaines de ces remarques ont trait au document proprement dit et sont d'ordre technique; les autres, d'un aspect beaucoup plus large et général, se rapportent au programme aérien placé dans le cadre de la politique pratiquée par le Gouvernement.

Assez pressés par le temps, nous avons dû étudier ce document dans un très court délai et cela n'a pas facilité la tâche. Il eût été bien préférable que ce programme fût déposé il y a neuf mois, entièrement rédigé noir sur blanc, au lieu de ne pas être rédigé du tout.

Il y a quelques années, quand on parlait des plans quinquennaux d'un pays allié, on voyait sur certains visages un sourire ironique; or, nous nous apercevons qu'actuellement la mode des plans s'étend sur la France; voici le plan quinquennal d'aéronautique.

Mais, si nous approuvons certains plans constructifs et d'équipement des territoires, ayant pour but d'augmenter notre capital national, il nous apparaît difficile de nous associer à celui qui nous est présenté aujourd'hui.

En aviation les progrès sont rapides; or, ce plan est déjà dépassé et n'est, en fait, qu'un plan spécifiquement militaire dont l'aviation civile n'est que le parent pauvre. La preuve en est qu'à la lecture de l'article 6 du projet de loi, on apprend que: « Compte tenu des engagements antérieurs, les crédits de payement à prévoir annuellement pour les années 1951, 1952 et 1953 s'élèveront à 30 milliards » — pour l'aviation de guerre — « la participation de l'aéronautique civile étant fixée à 10,6 milliards ».

Ne fait-on pas une fausse manœuvre en subordonnant l'ensemble de l'aéronautique française à des plans spécifiquement militaires ?

A la fin du deuxième paragraphe de la demande d'avis, on lit, au sujet du plan: « ...dans la mesure où il intéresse l'Union française ».

Il est bien qu'on soumette à notre Assemblée un projet de loi fixant un programme aérien; nous trouvons cette manière de procéder normale, mais l'Union française ne peut être intéressée que si ces projets concrétisent effectivement les intérêts moraux et matériels de l'Union française vis-à-vis de la métropole, et réciproquement, et non l'utilisation de nos territoires d'outre-mer s'ils ne doivent servir qu'à la préparation à la guerre au profit d'une nation étrangère ou d'intérêts d'expansion commerciale de celle-ci.

A la page 4, de la demande d'avis, quatrième paragraphe, on lit ceci: « La deuxième catégorie de missions vise à la défense et au développement des territoires de l'Union française. » La mise en valeur morale de nos territoires ne peut se faire que par des échanges culturels entre les autochtones et les métropolitains, et leur développement économique par des échanges et des débouchés commerciaux pour notre industrie et les industries locales.

Il faut être réaliste et ne pas inverser les rôles. Un avion à usage militaire, monté par des militaires, doit rester dans son rôle de prestige, de dignité, de défense éventuelle, rôle incompatible avec celui incombant à des liaisons commerciales. Il faudrait d'ailleurs mettre fin à certaines pratiques dont on a chargé parfois des équipages militaires, qui ne peuvent être que tout à fait exceptionnelles.

A la lecture du projet que l'on nous présente, on se rend compte que l'on ne cherche pas, une fois pour toutes, à sortir des méthodes périmées. On laisse échapper une occasion propice d'innover, tout en tenant compte des enseignements de la dernière guerre, et surtout des progrès de la science. L'on n'a pas encore compris la place absolument prépondérante de l'aviation dans la vie d'une nation, s'agissant d'un grand pays comme la France, de son emplacement à la surface du globe, et de la situation géographique des territoires de l'Union française.

Le dernier congrès aéronautique de l'Union française n'a-t-il pas fait ressortir la tâche immense incombant à l'aviation dans les territoires d'outre-mer ? Encore faut-il qu'elle ait les moyens de la remplir. Même en se plaçant dans le cadre de la politique actuelle du Gouvernement, nous dirons que les sommes considérables dévorées par la défense nationale sont hors de proportion avec les moyens dont nous disposons pratiquement. Ce sont des crédits de guerre. Après les guerres de 1914-1918 et de 1939-1945, le peuple de France attendait autre chose. Sans parler des crédits alloués à des départements ministériels autres que ceux de la défense nationale, des crédits camouflés, il est possible de réaliser 200 milliards d'économie grâce à une organisation saine, non pléthorique, ordonnée et moderne.

Une trop grande partie des crédits consacrés à la défense nationale est engloutie par l'armée de terre et tout ce qui s'y rattache. La proportion des crédits alloués à l'air est trop minime; le budget de l'armée de l'air se montant, pour 1950, à 76.761 millions, ne représente que 18 p. 100 du budget des forces armées.

On remarque qu'en 1949, le budget de l'air était de l'ordre de 18,8 p. 100; cette année, au lieu d'augmenter il diminue, puisqu'il n'est que de 18 p. 100.

Souvent, d'ailleurs, des aviateurs ne cachent pas leur inquiétude tant en ce qui concerne les questions morales que les questions matérielles.

Les effectifs globaux actuels de l'armée de l'air sont de 66.000 hommes, alors qu'ils approchaient de 92.500 il y a quatre ans. En 1950, ils sont inférieurs de 1.500 aux effectifs accordés en 1949. L'armée de l'air est la seule arme dont les effectifs sont réduits cette année; les deux autres, terre et marine, sont au contraire en légère augmentation.

Nous constatons avec regret que vous nous présentez un programme où tout voudrait être prévu pour les matériels avec une dépense considérable de milliards, et nous ne voyons rien concernant la situation matérielle des personnels de l'armée de l'air chargés d'utiliser ces matériels alors que leur responsabilité sera immense et leurs risques accrus.

Allez-vous assimiler les pilotes d'avion à réaction aux pilotes d'avions légers, tant pour ce qui concerne le travail aérien proprement dit, que pour ce qui ressort de l'organisation au sol, surtout dans les territoires d'outre-mer ? J'ai déjà évoqué ce sujet, au nom de notre commission de la défense, dans le rapport n° 127, page 8, que j'ai établi sur les aérodromes.

« La première condition à obtenir — disais-je — est l'habitation hygiénique des personnels, la possibilité pour eux de vivre en famille et de pouvoir élever normalement leurs enfants. La sécurité veut que le personnel reste en excellentes conditions physiques, quel que soit le climat. »

Aucun amorce d'organisation de la défense nationale n'existe. Nous n'avons pas de doctrine aérienne, de réalisation industrielle.

On parle de réorganisation industrielle et du fameux plan Surleau. Peut-on demander ce qui est prévu pour l'organisation industrielle en cas de conflit ? Ce plan de cinq ans peut-il être continué pendant des hostilités éventuelles ? A-t-on prévu dans la réorganisation de l'industrie aéronautique des plans de répartition et de décentralisation des fabrications ? Sur ces points, d'abord, il nous faudrait être éclairés. Faire un plan de cinq ans, un plan strictement militaire de fabrications, implique la possibilité de pouvoir, en toute circonstance, le poursuivre.

On me permettra de soumettre un cas concret qui fut appliqué par la Résistance pendant la dernière guerre. Je ne reviendrai pas sur le rôle joué par la Résistance. Dans son important rapport aux chefs d'états-majors combinés pour les opérations en Europe — 6 juin 1944, 8 mai 1945 — le général Eisenhower, commandant suprême des forces expéditionnaires alliées, a reconnu le rôle capital joué par la Résistance française .Il s'agissait, alors, de stopper les fabrications aéronautiques allemandes, aussi bien dans leurs usines, que dans les nôtres dirigées par des collaborateurs travaillant pour l'ennemi.

Or, après une étude scientifique de la question, les techniciens du réseau de Résistance, chargés de ce problème, aboutirent à la conclusion que le roulement à billes était l'élément essentiel de la construction aéronautique, moteurs et cellules. Fallait-il détruire des usines de montage de moteurs et de cellules, ou de roulements à billes ? La conclusion était nette: la non-livraison de roulements à billes stoppait toutes les chaînes de montage des moteurs et des avions. L'étude poussée plus loin amena les responsables à faire détruire l'usine qui fabriquait l'acier réservé à la fabrication des roulements à billes.

Tout cela pour dire qu'il faut prévoir une bonne organisation industrielle où les fabrications-clefs seront, en toute circonstance, en mesure de produire. Le plan quinquefinal ne vaudrait que si ces questions étaient réglées, car elles sont solidaires du plan et en sont la base même.

Le pacte de l'Atlantique et les accords de Bruxelles attribuent à la France certaines missions, celle consistant à défendre l'espace aérien en particulier.

Aussi, eût-il été plus logique que nous possédions des avions d'interception permettant d'accomplir ce genre de missions. Or, l'avion Vampire « Nène » ne répond pas à cette nécessité actuelle; il a été, les années précédentes, un bon avion à réaction; présentement, il est dépassé par des constructions étrangères d'une technique plus moderne, d'une poussée supérieure à celle qui anime les Vampire « Nène ». Comment voulez-vous que cette machine, dont la vitesse ascensionnelle n'est que de 25 mètres-seconde, au zéro de la mer, intercepte des avions à réaction s'élevant à la vitesse de 40 mètres-seconde, atteignant à l'horizontale 1.000 kilomètres à l'heure grâce aux nouveaux dispositifs de postcombustion ? La défense de notre espace aérien est donc illusoire.

Le Vampire « Nène » n'est qu'un avion d'entraînement et de perfectionnement de nos équipages; nos pilotes reconnaissent que mieux vaut avoir des Vampires que ne rien avoir du tout, mais que ce n'est pas un avion de guerre par rapport à ce qui existe, et ils se plaignent en outre du manque de pièces de rechange.

Qui dit interception, dit chasse de jour, et aussi chasse de nuit. Où est notre avion d'interception de nuit, c'est-à-dire un biréacteur biplace, — pilote et radio —, muni du matériel de radar le plus perfectionné, afin de pouvoir de nuit repérer l'ennemi sans se faire soi-même repérer ? Peut-on demander ce qu'il est advenu des crédits « air » 1949, réservés aux prototypes, puisque maintenant nous n'avons encore que des Vampire « Nène » et que vous envisagez de faire des achats à l'étranger ?

Il est extraordinaire que le budget « air » 1949 révèle, en fin d'exercice, un solde créditeur de cinq milliards. Comment n'avez-vous pas trouvé à employer cette somme, d'autant que l'article 29 de la loi des minima, sous certaines réserves de forme, rend possible le transfert des crédits d'un chapitre à l'autre.

Vous n'ignorez pas, mesdames et messieurs ,que le moteur à réaction est une invention française. Il évite les inconvénients du moteur à piston, avec sa résistance mécanique des organes de transformation du mouvement alternatif en mouvement rotatif, l'échauffement interne des gaz de combustion, le rendement médiocre, le poids élevé au cheval, etc.

Le turbo-réacteur est le moyen de propulsion, aujourd'hui classique, des avions à réaction. Il donne un exemple frappant d'invention française inexploitée dans notre pays, passée discrètement à l'étranger et pour laquelle l'inventeur n'a pas touché un sou.

Une réserve s'impose en ce qui concerne le chasseur destiné à l'aéronavale, qui n'est autre que le chasseur d'interception des forces aériennes terrestres; car, en raison des sujétions résultant des conditions d'embarquement, d'appontage et de décollage assisté, il devra être l'objet de modifications importantes ou remplacé.

Dans ce programme aérien, l'article 3 manque de précision car plusieurs types d'avions ne sont pas différenciés. Rien de précis en ce qui concerne les avions légers. Or, il nous faut un grand nombre d'avions de ce genre, biplaces, double commande, ne dépassant pas 75 à 85 chevaux, donc économiques, destinés plus particulièrement à l'entraînement des réserves de

l'active dans les aéroclubs. Cela est d'une importance capitale vu que les effectifs militaires actifs n'atteignent pas le niveau numérique qu'ils devraient compter.

Nous dirons que les avions légers de la catégorie E (art. 1er, p. 12) et (art. 2, p. 13) qui représentent, rien que pour l'aéronavale, un tonnage de 340 tonnes, ont déjà fait l'objet de commandes de la part du service de l'aviation légère et sportive pour les écoles de début, tels que l'avion léger, école, marque S. I. P. A., ou le monoplan à ailes basses, biplace, double commande, 75 chevaux, qui a été reconnu comme le meilleur appareil après le concours national de Saint-Yan.

Ce qui montre le marque total de coordination entre l'aéronautique civile et l'aéronautique militaire.

Ce plan fait donc, sur certains points, double emploi avec ce qui existe déjà.

Le rapport entre chaque type d'avion et le tonnage n'est pas établi. On fait état de 105 Vampires provenant de la R.A.F., dans le cadre des accords de Bruxelles, et de 195 Vampires dont la fabrication a été autorisée au titre du budget « Air » 1949.

La clarté n'est pas la marque caractéristique du programme. On l'entend dire de divers côtés.

Voilà un exemple de confusion à l'article 3 du programme.

Puis le plan est exprimé en tonnes à l'article 4, et le volume de la première tranche en francs, sans indiquer quelle fraction du plan global il représente.

Comment voulez-vous que l'on engage les budgets de l'avenir ?

M. Bidault n'a pas voulu le faire pour le reclassement des fonctionnaires, ni pour les pensions des anciens combattants.

Quel sera le prix de la tonne-fabrication aéronautique en 1954 ou 1955 ? On ne voit pas comment nous pourrions nous engager sur un plan quinquennal basé au point de vue financier sur des statistiques énoncées en tonnes. Pour un matériel quelconque se payant au poids, on ne peut nullement savoir quels seront les prix de revient des machines commandées dans trois ou quatre ans, car d'ici-là on peut inventer un matériau nouveau, susceptible de changer totalement l'intérêt des tonnages présentés mais qui peut coûter plus cher.

Le « Costal Command », que j'ai vu à l'œuvre en Angleterre du temps où j'appartenais aux forces aériennes françaises libres, c'est la mobilisation pure et simple des compagnies d'aviation civile avec leurs personnels et le payement par l'Etat aux tarifs commerciaux ordinaires.

L'Etat est devenu client des compagnies civiles. C'est une sorte de mobilisation aérienne; c'est l'utilisation des compétences, étant entendu que je ne discute pas la valeur de nos équipages de l'armée active. Jamais je n'ai manqué de rendre hommage à mes camarades du personnel navigant de l'armée de l'air, que j'ai vu à l'œuvre nuit et jour pendant plus de trente ans. Une armée de l'air du temps de paix est composée aux trois quarts de réservistes rarement entraînés au pilotage d'avions ultra-modernes actuels.

Vous souvenez-vous du projet de la « Nation armée » présenté par M. Paul Painlevé il y a une vingtaine d'années ?

Je cite le cas de la marine, qui mobilise par exemple des chalutiers avec leur équipage et le patron pour assurer le dragage des mines, le convoyage, la chasse aux sous-marins, toutes les missions que la marine nationale de la rue Royale ne peut accomplir.

Dans ce plan quinquennal, rien n'est prévu pour une mobilisation éventuelle des équipages aériens ni du matériel volant des compagnies de navigation aérienne qui représentent un tonnage considérable dont vous ne tenez pas compte et qui devrait constituer notre aviation stratégique. Le génie de nos bureaux d'études et des cadres, la valeur de notre maîtrise, la finesse de réalisation de nos metteurs au point et de la main-d'œuvre française sont susceptibles de nous étonner et valent bien ce que peut produire l'étranger.

Encore faut-il que ces catégories de personnel puissent travailler en toute quiétude, qu'elles ne soient pas en permanence sous le coup d'un licenciement, d'un déplacement ou de la fermeture de leur usine, tout simplement pour supprimer les courants revendicatifs et le rassemblement important de personnels, dont il serait de l'intérêt général de tenir compte, pour améliorer le sort de notre main-d'œuvre et, dans le même temps, la réalisation rapide et parfaite des travaux entrepris.

Notre industrie aéronautique pourrait rapidement concurrencer quiconque et reprendre la place qu'elle occupait dans le passé comme immédiatement après la libération.

N'est-ce pas à elle qu'on doit la réalisation d'avions comme le « Languedoc », l' « Armagnac », machine française de 72 tonnes, concurrent des plus redoutables pour les compagnies américaines ? Nous sommes portés à croire que c'est par insécurité ou par négligence que cet avion a été détruit récemment à Toulouse.

N'est-ce pas à notre industrie aéronautique que l'on doit la réalisation de planeurs ordinaires et de planeurs à réaction comme le Fouga-Sylphe, unique au monde, qui a obtenu au salon international de l'aéronautique, à Bruxelles, ces temps derniers, un vif succès, et que l'étranger désire nous acheter, comme l'Iran et l'Egypte nous achetèrent en 1946 et 1947 des planeurs conçus et fabriqués chez nous.

C'est à l'arsenal de Châtillon-sous-Bagneux que l'on doit la réalisation du planeur de performance Air-100 qui détient le record de durée et le record de distance.

Je voudrais vous donner lecture d'un texte signé par Olivier Stewart, rédacteur en chef de la revue *Aeronautics*, au sujet de l'avion 2010 « Armagnac ».

« C'est, dit-il, un magnifique exemple de recherche et de construction. Il a la ligne et le fini d'un chasseur, bien qu'il puisse transporter cent passagers dans la plus confortable des cabines. Je ne serais pas surpris de le voir se révéler le meilleur avion long-courrier du monde. L' « Armagnac » peut, d'un seul coup, porter la France en tête des pays constructeurs d'avions. »

Et un journaliste américain, dans l'*American Aviation Review*, donne d'excellents renseignements sur cet avion français.

C'est grâce à la S. N. C. A. S. O. d'Orléans-Bricy que nous aurons bientôt ici: par exemple, le S. O. 6020 Espadon, le S. O. M. 6000 Triton, le biréacteur S. O. 6025. Voilà la preuve de la valeur et de la qualité de notre main-d'œuvre spécialisée. C'est une grosse erreur à l'égard du pays de ne pas en tirer un immense parti. Si nous avons des machines de ce genre, si elles ont été étudiées, puis mises en fabrication, c'est sur l'ordre, il faut le reconnaître, du ministre de l'air de la libération, puis ministre de l'armement, Charles Tillon, qui a aidé considérablement et de façon clairvoyante les bureaux d'études, puis les mises en chantier. (*Sourires.*)

Mesdames et messieurs, quels magnifiques débouchés pourrions-nous avoir dans nos territoires d'outre-mer pour l'industrie métropolitaine qui s'asphyxie principalement parce que les Américains interdisent toute exportation vers les démocraties populaires d'Europe centrale. Quels magnifiques débouchés, dis-je, pourrions-nous avoir à condition bien sûr que les populations autochtones de nos territoires aient les moyens d'acheter nos produits, car, pour l'instant, le résultat de leur travail leur permet à peine de vivre. C'est pour cela que nous insistons afin que le plan de réarmement aérien permette à l'Union française de devenir plus prospère.

Dans ce programme rien ne figure au titre de ce que l'on appelle les « implications ». Peut-être a-t-on eu peur d'effrayer le contribuable en citant le nombre considérable de milliards nécessaires pour réaliser:

Le plan d'infra-structure dans la métropole et outre-mer.

Le plan de stationnement — bases, écoles, entrepôts, unités de transport, déménagements et transferts.

Le plan de défense antiaérienne de la métropole et des territoires d'outre-mer — radars et maîtres-radars, liaisons, identifications, artillerie de l'air et défense rapprochée. Cette infrastructure de préparation à la guerre, imposée à la France par l'application du pacte de Bruxelles, risque de nous mener très loin. Un aérodrome moderne, outillé pour la guerre représente approximativement un milliard de francs. Or, c'est trente-cinq plateformes que la France est tenue de mettre en place dans nos régions du nord et de l'est. On voit là que notre défense nationale est intégrée dans un jeu dont nous ne sommes pas les maîtres. Cette manière de ligne Maginot aérienne constitue pour la France, non pas une sécurité, mais au contraire un grand danger. Vous avez assez d'armes et d'installations pour attirer sur vous la foudre en cas d'orage, mais pas assez pour vous défendre si l'orage éclate.

Cette politique nous oblige à envisager la décentralisation de l'industrie et la mise au point d'un plan de protection contre les bombardements, et peut-être contre la bombe atomique.

En Amérique, on a commencé à décentraliser des industries en les transportant loin des côtes est ou ouest.

En U.R.S.S., c'est déjà fait car cette décentralisation date de la dernière guerre; elle a été conservée; elle s'étend jusqu'au centre des républiques de l'Union.

En Amérique, les dépenses de décentralisation et de protection représentent douze fois le budget global de la France.

Et que font les Américains, en ce qui concerne la protection de ceux qu'ils ont englobés dans l'union occidentale ?

Voilà une des implications de taille du pacte de l'Atlantique, des accords de Bruxelles et du plan quinquennal français, dont on ne parle pas, dont on ne semble pas se soucier, mais auquel pensent beaucoup dee Français !

Entamons quelques théories de stratégie fondamentale, en disant que, de la façon dont se fait le réarmement de l'Allemagne de l'Ouest, parallèlement au développement de son industrie lourde et de guerre, nous voyons, de ce côté là, un réel danger pour notre pays, et je n'admets pas l'hypothèse, qui est la base chez nous, dans certains milieux, que le danger vient d'un de nos alliés.

Supposons que, dans quelques années, l'Allemagne de l'Ouest ait reconstitué sa force politique et militaire, grâce aux crédits américains — et le plan Schuman y contribuera s'il est mis en application — Alors, nous ne pourrons utiliser nos matériels que conformément à des plans que nous ne seront pas les seuls à établir. Cela est grevé d'hypothèques, tandis que le général nazi von Mantenffel, l'un des dirigeants de l'association revancharde des officiers hitlériens « Bruderschaft » a récemment déclaré à Dusseldorf qu'il fallait réarmer l'Allemagne de l'Ouest.

Avec les matériels aériens tolérés par les Américains, nous n'aurons pas la supériorité aérienne. Or, dans la bataille aérienne, on ne peut participer que si on a la supériorité.

Les forces du pacte atlantique s'occuperont d'abord à défendre leur sol et leur espace aérien qui leur est propre. Ce que nous avons vu en 1914-18, en 1939-40, et notamment certaines défections, devraient nous faire réfléchir.

Dans une défense nationale moderne en progrès constant, seul l'emploi massif de l'aviation contribue à obtenir les résultats. Le combat sous toutes ses formes, est de règle; la chasse, le bombardement sont fonction de la vitesse, du nombre, de la qualité, de la densité de l'armement.

Or nous ne voulons faire que de l'interception avec des avions sans réaction et déjà surclassés. L'interception à la verticale, ce n'est pas assez ! Il faut pénétrer au cœur du pays de l'adversaire.

Avec quoi ?

Le maréchal Tedder, de la Royal Air Force, a déclaré: « Une armée de l'air composée uniquement de chasseurs n'est pas une force aérienne et ce n'est pas une défense. Autant avoir des cuirassés sans canons et des armées sans artillerie. Les chasseurs et les bombardiers sont complémentaires. »

Pour les opérations combinées, il faut des quantités d'avions. Rappelez-vous Cassino !

Il faut avoir la supériorité aérienne pour avoir la supériorité terrestre !

Je préfère, pour ma part, cent-cinquante à deux cents avions rapides et bien armés à une division blindée qui coûte, d'après les techniciens, 80 à 100 milliards.

L'institut des hautes études de la défense nationale ne préconise-t-il pas que cinq mille avions sont nécessaires à une défense efficace de notre pays ?

Ce programme aérien est incomplet en quantité et en qualité. Il ne considère pas l'aviation civile et la subordonne à l'aviation militaire.

Cependant, cette aviation civile a, elle aussi, le droit de vivre: le pays a besoin d'elle; il attend beaucoup d'elle !

A la page 11 de la demande d'avis, on lit:

« ... des achats à l'étranger pourraient être envisagés ».

Toutes les sommes payées à l'étranger le seront au détriment de notre économie. Ces achats empêcheront le développement de notre industrie aéronautique et des accessoires. Ils lui feront marquer le pas, végéter; nos machines ne seront pas modernisées ni renouvelées; nous aurons davantage de chômeurs, des usines en souffrance ou fermées, tandis que les usines de l'étranger marcheront à plein avec l'argent des contribuables français.

Si l'on construit sous licence, cela retardera nos études. Or les études sont primordiales et nous avons besoin de les pousser audacieusement dans le domaine des moteurs, des soufflerie, des bancs d'essai absolument indispensables pour vérifier et mesurer les résultats.

Sauvegarder les bureaux d'études est donc la chose qui presse le plus. En achetant à l'étranger, vous les neutralisez!

Nous demandons qu'il soit bien précisé qu'aucun matériel ne sera acheté à l'étranger sans l'autorisation expresse du Parlement qui ne devra pas être mis en présence du fait accompli.

Or, cela ne figure pas dans le projet de loi, page 15, art. 5, dernier paragraphe, qui spécifie seulement que « ... des appareils pourront être achetés à l'étranger ».

Quel est le rapport entre le nombre d'avions achetés à l'étranger et celui qui sera fabriqué par nos usines sur un total de 2.129 avions ?

Voilà une question précise !

Notre aviation ne sera pas indépendante. Elle ne travaillera pas, comme il est souhaitable, dans l'intérêt général et supérieur du pays si nous achetons à l'étranger.

A la page 4 du projet, on lit, au sujet d'études et fabrications du matériel stratégique: « ...Il n'entre pas dans le cadre de nos missions. »

Evidemment, la construction des gros porteurs reste réservée aux Etats-Unis d'Amérique et l'adaptation de ceux-ci aux besoins commerciaux leur est réservée.

Nous sommes donc écartés des fabrications qui, précisément, auraient un intérêt de liaison commerciale avec les pays de l'Union française. Nous dépenserons de l'argent en avions uniquement à usage militaire. Ce n'est un secret pour personne que les militaires anglais et français ont des doutes sur les projets américains. Il y a, chez ces militaires, beaucoup d'hésitation.

La doctrine Truman ? Permettez-moi de le dire : elle est quelque peu dépassée !

M. Forestal a déclaré le 15 janvier 1948 qu' « il espérait que les Etats-Unis seraient bientôt fournisseurs des matériels de guerre de tous les pays d'Europe occidentale ».

Ainsi, le fait de cette position, de cette aide américaine conditionnelle, nous empêche d'avoir une doctrine aérienne nationale.

On ne saurait nier qu'en matière de politique allemande, par exemple, les conceptions américaines ne sont pas toujours les conceptions françaises. Les intérêts américains ne sont pas toujours conformes aux intérêts français.

Comme l'a écrit *La Tribune de Genève* du 31 janvier dernier, « il ne faut pas se faire d'illusion sur la valeur des armements livrés aux signataires du pacte atlantique. Il s'agit, pour la moitié, de surplus, autrement dit d'engins neufs mais d'un modèle déjà dépassé. »

On a dit: « L'aviation que nous allons faire naître sera le garde du corps de l'Union française. »

De telles phrases créent une psychose de guerre, et au lieu de les employer, il vaudrait mieux parler d'un plan quinquennal à large base économique, industrielle, sanitaire, touristique, etc., d'exploitation des richesses naturelles avec l'aide de l'aviation, dans l'intérêt général, ainsi que pour faciliter l'interpénétration morale, culturelle matérielle, entre les populations des territoires de l'Union française et les Français de la métropole.

Si nous reprenons les conclusions du rapporteur de la commission de la défense nationale de l'Assemblée nationale, nous lisons page 2, titre II:

« La loi-programme est essentiellement militaire. »

C'est l'erreur de base de notre conception économique nationale en ce qui concerne l'aviation et c'est également pour cela que la loi-programme déposée ne représente absolument pas l'intérêt économique et moral des pays de l'Union française.

Enfin, je me résumerai en disant: la France devrait être une puissance aérienne aidant à fond la science et les bureaux pour créer de nouvelles fabrications — sans renier les anciennes, — de nouvelles normes, de nouvelles conceptions. Sa défense et celle de l'Union française devraient être axées autour de l'aviation dans le cadre d'une sécurité collective au sens où l'entendaient un Léon Bourgeois et un Franklin Delano Roosevelt.

L'armée de l'air devrait recevoir effectifs et crédits correspondant à ces buts.

L'aviation civile devrait être développée en priorité, principalement dans les territoires d'outre-mer.

Et, comme corollaire de tout cela, l'industrie aéronautique, basée sur des bureaux d'études importants et actifs, renouvelant son outillage décentralisé, reprenant dans le pays une place qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

La France doit faire une politique d'indépendance pour réaliser son équipement social, économique, aérien, dont elle a besoin et l'étendre audacieusement, dans une solidarité mutuelle, aux territoires d'outre-mer.

De toutes façons, l'économie de paix ne doit pas céder la place à une économie de guerre.

J'ai parlé d'une politique d'indépendance et prononcé plusieurs fois ces mots. N'est-il pas possible de faire une politique de ce genre ?

Nous ne serions pas les seuls ! Un pays comme la Suède, par la voix de son président du conseil, M. Unden, ministre des affaires étrangères, a déclaré, le 22 mars dernier, devant le parlement, que « son pays entendait conserver son indépendance, ne prendre parti pour aucun bloc, commercer avec tous ».

Porte-parole du rassemblement démocratique africain, union des républicains progressistes, je déclare que nous voterons contre la demande d'avis qui s'inscrit dans une politique de guerre, impliquant notamment la liquidation de notre industrie aéronautique nationale et la subordination d'un prétendu programme aérien à des visées strictement militaires incluses dans un plan de guerre.

Par contre, les membres du groupe du rassemblement démocratique africain, union des républicains progressistes, seraient tout disposés à apporter leur contribution à l'étude et au vote d'un vaste plan pour la rénovation de l'aéronautique civile et militaire française, plan qui devrait s'inscrire dans une politique d'indépendance nationale, de sécurité collective et de progrès social. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le général Delmas.

M. le président. La parole est à M. le général Delmas.

M. le général Delmas. Mesdames, messieurs, après les exposés précédents, j'apporterai quelques observations personnelles sur les avantages du plan quinquennal, sur ce que l'on pourrait peut-être appeler son insuffisance et sur son économie.

Je spécifie, au préalable, qu'il s'agit aujourd'hui non pas d'un plan quinquennal de mobilisation ou d'organisation des cadres, mais d'un plan quinquennal de fabrications militaires.

On sait que, dans les programmes aéronautiques, la partie militaire absorbe toujours les 4/5e des crédits, et le rapport Surdeau l'avait nettement établi en précisant sous son titre I: « Ce sont surtout les utilisateurs militaires qui aiguillonnent les recherches et la technique dans le sens de l'amélioration constante des performances et de la qualité, et c'est grâce à l'importance de leurs commandes qu'il est possible de donner, au moins partiellement, à la construction aéronautique, le caractère d'une fabrication de série. »

Pourquoi a-t-on fait un plan quinquennal ? Parce que c'était une nécessité et parce qu'en particulier, on s'est modelé sur l'exemple de tous les autres Etats. Tous les Etats ont fait des plans quinquennaux, parce que cinq ans représentent la période de temps nécessaire pour étudier, faire des prototypes et construire en série.

Avantages de ce plan: il consacre une rupture avec les erreurs, les tâtonnements du passé, la dispersion des études, des recherches et des fabrications qui s'étalaient sur quelque 70 prototypes, actuellement ramenés à 14.

Il instaure une politique de simplification des moyens. C'est ainsi qu'il établit une certaine analogie entre les appareils pour l'aéro-navale et ceux de l'armée de l'air, étant admises, bien entendu, quelques indispensables différenciations: repliement des ailes, vitesse réduite pour l'appontage, etc. Il consacre aussi, évidemment, le recours à l'aide extérieure pour les appareils nécessaires ne pouvant pas être fabriqués en France, peut-être précisément parce qu'on a dispersé les efforts dans des recherches beaucoup trop compliquées, beaucoup trop multiples. On aura recours à l'extérieur pour des ensembles et c'est ainsi que sont prévus 500 appareils pour 25 groupes de combat à provenir du P. A. M. On y aura recours aussi pour des commandes de détail, comme des radars et autres appareils d'équipement. Ce plan affirme surtout l'importance de l'aviation dans la guerre. Cela est extrêmement important et, allant jusqu'au fond de ma pensée, je dirai que cette importance est telle qu'aucune bataille terrestre n'est possible sans le concours de l'aviation pour assurer la sécurité aérienne et l'intensité du combat sur terre et sur mer.

Donc l'aviation représente ce que l'on appelle en géométrie « la condition nécessaire ». Cela dit, je crois avoir assez combattu pour l'aviation au cours de ma courte vie parlementaire, pour avoir le droit de déclarer que l'aviation ne résout pas tous les problèmes, car il n'y a pas d'exemple qu'on ait gagné une guerre avec une seule arme. Les Allemands ont cru, par deux fois, gagner la guerre navale avec leurs sous-marins. Ils ont failli la gagner, ils l'ont, en fin de compte, perdue. N'ayant pu débarquer en Angleterre, parce que, surpris à l'origine par la rapidité de leur avance, ils n'avaient pas rassemblé les moyens d'invasion, et par la suite, ayant renoncé à cette entreprise devant les difficultés, ils ont cru faire plier la Grande-Bretagne sous le poids de la bataille aérienne, et ils ont perdu la partie. La victoire est le fruit d'une combinaison de moyens variés, jouant harmonieusement pour un but commun qui est l'effort décisif, celui de la victoire. Mais, dans cet effort, je le répète, l'aviation a un rôle éminent à jouer.

Le plan affirme non seulement l'importance de l'aviation, mais la volonté de la France d'avoir une aviation à elle, pour assurer sa sécurité aérienne et pour mener le combat terrestre et le combat sur mer. Le plan écarte systématiquement l'aviation de combat stratégique, c'est-à-dire la reconnaissance et le bombardement à longue portée. Pourquoi ? Parce que ces fonctions de guerre sont confiées à nos alliés. Nous ne pouvons pas, avec nos ressources budgétaires réduites, construire des appareils propres à de telles missions.

Si l'on admet le principe des coalitions et des alliances, une répartition des missions s'impose. Les missions de l'aviation stratégique seront réalisées, assurées par nos grands alliés. La France se réserve de mener la défense de son sol, de l'Union française tout entière, et d'appuyer le combat terrestre ou sur mer avec son aviation propre, et ce serait une déchéance de ne pouvoir en arriver là. Il s'agit d'une nécessité primordiale. (*Applaudissements au centre.*)

M. Raymond Barbé, *s'adressant au centre.* Vous applaudissez lorsqu'on liquide l'aviation stratégique de la France !

M. le président. Monsieur Barbé, vous n'avez pas la parole pour l'instant.

M. le général Delmas. Monsieur Barbé, je n'ai pas interrompu votre orateur, faites-moi l'honneur de me laisser poursuivre mon exposé.

Le plan fixe les missions de l'aéronautique. Les voici:

1° Défense de l'espace aérien et protection des voies de communication entre la métropole et les territoires d'outre-mer et appui au sol des forces terrestres et des forces navales sur mer; assurer la couverture aérienne de la bataille;

2° Assurer le maintien, la cohésion et le développement des territoires d'outre-mer au moyen d'avions de transport aux possibilités multiples leur permettant d'assurer des missions diverses: liaisons, évacuations, reconnaissances, interventions armées rapides;

3° Enfin, le troisième ordre de mission est celui de ce qu'on dénomme les servitures: instruction et entraînement des pilotes, transports, ravitaillement technique, sauvetage et recherche.

En fonction de ces missions, le plan classe les appareils en trois catégories: les appareils de combat, c'est-à-dire les avions d'interception menant aussi le combat au sol, sur terre et sur mer; les appareils de transport de petit et moyen tonnage, le petit tonnage étant plus particulièrement appliqué à l'outre-mer; les appareils d'école.

Le plan a insisté assez particulièrement sur la question des études et des recherches. Il y consacre 30 milliards par an pendant trois ans, ce qui fait 90 milliards dont une certaine partie, comme on vous l'a dit, est réservée à l'aéronautique civile. On veut, en particulier, appliquer ces crédits à un certain nombre de recherches pour des types particulièrement intéressants: turbo-réacteurs, turbo-propulseurs, et on étudie un appareil dérivé du Leduc, appareil qui donne les plus belles espérances.

D'aucuns peuvent s'étonner que l'on n'ait pas affecté aux recherches plus de crédits. Une telle opinion peut se soutenir, mais il faut bien convenir que, par rapport au passé, un gros effort a été fait à cet égard, puisque nous passons de quelque 10 milliards à 30 milliards pendant trois ans.

Au point de vue de l'économie du plan, vous savez qu'il y a deux phases de fabrication. Pour l'ensemble, les besoins sont appréciés à 14.700 tonnes, dont 10.400 tonnes pour l'armée de l'air et 4.300 tonnes pour l'aviation navale. Pourquoi les besoins sont-ils fixés en tonnage ? Evidemment pour laisser aux gouvernements une certaine marge permettant d'intégrer dans ce tonnage les prototypes nouveaux qui viendraient à être mis au point. Je rappelle qu'autrefois, M. Leygues, réorganisant la marine, avait ainsi apprécié les choses. Ce tonnage — et ceci nous intéresse particulièrement — correspond à 2.816 avions, dont 1.846 de combat, 535 de transport et 435 d'école.

Il comporte une dépense globale de 159 milliards et demi dont 75 milliards et demi précédemment autorisés et 83 milliards 952 millions de complément.

Ce plan est limité par des difficultés de deux ordres: d'une part, par la modicité des crédits; d'autre part, par l'incertitude technique qui règne, pour le présent et pour l'avenir — on vous l'a dit tout à l'heure — quant aux prototypes.

Mais il faut bien se décider à construire, car, si on ne construit jamais rien, on ne réalisera jamais rien, en attendant d'atteindre la perfection.

Cet effort hors budget n'est pas excessif et les crédits que nous affectons à l'aviation sont très limités; on vous l'a dit tout à l'heure avec juste raison.

Le budget aéronautique de cette année ne comprend en effet que 75,7 milliards. Songez que l'Angleterre affecte actuellement sur son budget, 250 milliards à l'aviation, ce qui représente un effort trois fois et demi plus grand; que l'Amérique y affecte 350 milliards, ce qui représente un effort quatre fois et demi plus grand que le nôtre; qu'en U.R.S.S. la proportion du budget de l'aéronautique par rapport au budget est de 52 p. 100...

M. Raymond Barbé. Par rapport à quel budget ?

M. le général Delmas. A celui de la Russie.

M. Raymond Barbé. 52 p. 100 à l'aéronautique dans le budget total de la Russie ?

M. le général Delmas. ...par rapport au budget militaire, et le budget militaire de la Russie est encore douze fois plus grand.

M. Raymond Barbé. Le budget militaire est de 18,6 p. 100 par rapport au budget total.

M. le président. Monsieur Barbé, je vous en prie; demandez à l'orateur l'autorisation de l'interrompre.

M. le général Delmas. Je disais que le budget de l'aéronautique en U.R.S.S., par rapport au budget militaire était de l'ordre de 52 p. 100 et que le budget militaire soviétique était environ douze fois plus élevé que celui de l'Union française.

Au point de vue de la fabrication, il y aura donc deux tranches: une première tranche de cinq années, qui représente les 4/7 du programme total, c'est-à-dire 8.045 tonnes, soit 1.944 appareils; une deuxième tranche, dont la durée n'est pas fixée, pour laquelle les crédits spéciaux seront nécessaires, et qui portera sur 6.327 tonnes soit 872 appareils.

Pour accélérer les possibilités, le rapporteur de l'Assemblée nationale a demandé l'intégration d'une partie de la deuxième tranche dans la première, intégration qui porterait sur une trentaine de milliards. Si cette proposition était acceptée par l'Assemblée nationale, ce qu'il faut souhaiter, les fabrications seraient avancées et le total des crédits porté de 159 à 189 milliards. Evidemment, il n'appartient pas à notre Assemblée de traiter de questions de crédits, mais j'estime qu'on peut, à cette tribune, émettre en la matière quelques idées inspirées de la logique et de l'expérience.

J'arrive maintenant à ce que je pourrais appeler les « insuffisances du plan », insuffisances qu'implique certainement le manque de crédits.

Dans ce plan, il n'est pas prévu d'aviation de bombardement tactique, étant entendu que l'aviation d'interception assurera le combat au sol. Or, l'expérience de Corée semble démontrer actuellement que les avions très rapides ne sont pas tellement efficaces pour le combat au sol, étant donné qu'ils ont peu d'autonomie de vol, qu'ils passent extrêmement rapidement et que ce que je pourrais appeler leurs « possibilités de combat » sont très restreintes.

Je crois savoir que la question n'est pas perdue de vue.

Il n'est pas prévu d'avions de réserve. Or, vous savez que les avions s'usent très vite et qu'il faut toujours en prévoir en réserve, au moins autant qu'en première ligne.

En 1939, les Allemands disposaient d'à peu près 10.000 avions. Ils en avaient plus en réserve qu'au combat. En mai 1940, ils avaient quelque 15.000 avions; plus de la moitié étaient tenus réservés. Si on me dit que dans le plan, sans que ce soit mentionné, il y a des avions de réserve, je donne mon approbation, mais alors je trouve ce plan bien modeste.

C'est malgré tout un commencement, un démarrage, et il faut le prendre comme tel.

Il est une autre insuffisance à noter, en ce qui concerne l'aviation de transport. Il est prévu 535 appareils de transport dont 160 de la catégorie C, de moyen tonnage, avions d'ailleurs extrêmement intéressants. Mais c'est infiniment peu, Pourquoi ? Parce que la défense de l'Union française est une chose complexe qui exige un certain nombre d'éléments.

Sans entrer dans le détail, on peut dire qu'elle exige des forces locales, régionales et des bases stratégiques implantées sur les points vitaux de l'Union française. Elle exige un réseau de communications aériennes et des forces stratégiques extrêmement mobiles, faciles à déplacer avec des avions de transport, pour des interventions rapides. La défense de l'Union française ne sera pas assurée, dans son intégralité et dans des conditions satisfaisantes, si ces conditions ne sont pas remplies.

Evidemment, l'avion de transport coûte cher, très cher, mais il faut savoir ce que l'on veut: l'invasion et la défaite coûtent infiniment plus cher que les moyens de défense; voilà ce qu'il ne faut pas perdre de vue.

Ces remarques faites, nous approuvons le plan tel qu'il nous est proposé et nous voterons l'avis. Nous en voterons tous les paragraphes en insistant particulièrement sur ceux qui ont trait au renforcement des installations industrielles aéronautiques existant outre-mer, et à l'extension, à d'autres territoires, d'installations similaires.

Nous insistons pour que soit réservée, annuellement, pour les territoires d'outre-mer, une partie des crédits prévus à l'article 6 et, en particulier, une partie de ceux destinés aux investissements techniques: ceci est du permanent et nécessaire.

Je voudrais maintenant ouvrir une parenthèse : on parle d'aviation d'Union française particulièrement appropriée aux besoins de l'Union française. Il faut, évidemment, adapter les appareils à certaines conditions climatériques, mais il ne faut pas perdre de vue que l'Union française est un tout qui commence au Rhin; qui finit au Sud-Est asiatique et que la défense de l'Union française, France comprise, outre-mer comprise, est une.

Cela est d'ailleurs spécifié dans la Constitution. L'article 62 précise: « Les membres de l'Union française mettent en commun la totalité de leurs moyens pour garantir la défense de l'ensemble de l'Union. Le Gouvernement de la République assume la coordination de ces moyens et la direction de la politique propre à préparer et à assurer cette défense. »

Il faut donc admettre que l'ensemble des forces de l'Union française, qu'elles soient constituées par la métropole, par l'Afrique du Nord ou les territoires d'outre-mer, doivent être harmonieusement agencées et pouvoir intervenir sur les points menacés de l'Union française, au moyen, en particulier, d'une flotte aérienne suffisante.

Voilà le problème de l'avenir à résoudre. Le plan l'a amorcé, il ne l'a pas entièrement résolu. Vous seriez en effet stupéfaits si je vous disais le nombre d'avions qu'il faut actuellement pour déplacer une division aéroportée. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mesdames, messieurs, j'en ai terminé. Sans me livrer à de vastes considérations qui auraient pu paraître autrefois des vues d'esprit, mais qui, aujourd'hui, à la lumière des événements récents, prennent un singulier accent de vérité, je peux dire — et suis d'accord sur ce point avec le précédent orateur — que la paix ne sera assurée que par le désarmement général, consenti et contrôlé dans tous les pays du monde. (*Très bien! au centre. — Applaudissements au centre et à gauche.*)

Tant que ces conditions ne seront pas remplies, la paix demeurera extrêmement précaire et vulnérable. L'Union française, dont nous voulons faire un magnifique rassemblement de peuples unis par le même idéal, le même amour de la liberté, du progrès et du bien-être, est un système extrêmement fragile aussi parce qu'il est répandu sur tout l'univers et que certaines de ses parties constituent des points stratégiques de première importance situés dans les zones les plus sensibles.

Je fais une digression: on veut instaurer le pool charbon-acier. Certains sont « pour », certains sont « contre ». Je suis « pour », mais je crois que, si elle est réalisée, cette organisation d'ordre économique posera des problèmes politiques et des problèmes militaires. On les élude actuellement, parce que le pool n'est pas fait, mais, s'il se fait, les problèmes proprement militaires se poseront alors avec acuité et il faudra bien les résoudre.

Pour l'Union française, c'est la même chose. Vous voulez en faire une magnifique construction, mais elle ne sera viable que si elle est défendue. Ceci implique des forces terrestres implantées dans les territoires et d'autres volantes; une marine pour garder les routes et les liaisons maritimes et une aviation, parce que l'aviation peut seule répondre, par la vitesse, aux exigences des distances planétaires.

Sans aviation, impossible de résoudre ces problèmes. Voilà les exigences complexes qui nous enserrent. Il faut les examiner de près et trouver la solution. Nous sommes enfermés dans le dilemne d'Hamlet: « être ou ne pas être ». Ce qui peut assurer notre sécurité et notre sauvegarde, ce ne sont pas des vues de l'esprit, ce n'est pas l'objection de conscience, ce n'est pas le neutralisme ou la neutralité qui est une folie... (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Corval. Très bien !

M. le général Delmas. ... qui est indéfendable, parce que mortelle sur le plan de la stratégie: l'exemple de la Belgique l'a deux fois démontré.

M. Paul Catrice. Très bien!

M. le général Delmas. Qu'on ne vienne pas m'objecter l'exemple de la Suisse, ce réduit encerclé de montagnes et d'ailleurs fortement défendu, qui présente plus de difficultés que d'intérêt pour un déferlement vers l'Ouest. Il faut voir les choses comme elles sont.

Mais je sors de mon sujet; j'y reviens pour conclure: il nous appartient de faire l'effort nécessaire, ajusté à la position mondiale de l'Union française — dont la France est la pointe avancée et peut-être un peu le cerveau —, ajusté aux nécessités permanentes de notre fonction internationale et de notre vocation, comme à nos possibilités. C'est réalisable si l'on veut faire, à l'exemple du plan quinquennal, un plan de défense de l'Union française, plan triennal ou quinquennal, financé par des moyens hors budget. Je le déclare ici nettement: je ne pense pas que l'on aboutisse par d'autres procédés. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Laurent-Eynac.

M. Laurent-Eynac. Mesdames, messieurs, vous me pardonnerez si, montant à cette tribune, je ne peux me prévaloir dans l'ordre militaire, d'un grade comparable à celui des deux excellents collègues qui m'ont fait l'honneur de me précéder; c'est peut-être ce qui explique mon embarras...

Depuis quelques années déjà, nous demandons que les constructions aéronautiques soient distribuées, ordonnées, selon un programme étalé sur plusieurs années. C'est le seul moyen de réaliser une armée aérienne de quelque homogénéité et de quelque ampleur, et la seule ressource permettant de faire vivre une industrie aéronautique nationale, en lui fournissant un alignement régulièrement distribué.

Aujourd'hui, on nous apporte ce plan quinquennal. Nous pourrions faire, à ce sujet, bien des réserves, bien des remarques, et même quelques critiques, mais devons-nous approfondir celles-ci ou, au contraire, nous réjouir de ce que, même incomplet, même insuffisant, ce plan soit enfin et très prochainement voté ?

Quant à moi, je m'expliquerai en toute liberté. Je prends en considération le plan quinquennal qui nous est proposé sans me dissimuler, certes, aucune de ses insuffisances, aucune de ses lacunes, mais me contentant de ce qui nous est donné, entendant bien que demain devra compléter l'œuvre d'aujourd'hui.

J'imagine au demeurant que le ministre de l'air est trop avisé pour ne pas penser qu'étant donné les conjonctures présentes, il sera appelé, à des échéances qui peuvent singulièrement se rapprocher, à compléter ce plan.

Dès lors ce seront moins des critiques que je formulerai à cette tribune que des observations, des suggestions, des propositions. Elles armeront le ministre de l'air, celui de la défense nationale, le Gouvernement même, pour obtenir les compléments indispensables à un plan qui représente incontestablement un louable effort. Nous l'enregistrons avec l'impression qu'il fut diminué, laminé, réduit, après de nombreux débats interministériels.

La rigueur des temps veut que le ministre des finances se soit attribué un rôle supérieur; on pourrait évoquer la question de savoir dans quelle mesure ce rôle peut se concilier avec la responsabilité constitutionnelle des ministres. En effet, les ministres responsables de la défense nationale ne pourraient rejeter sur le ministre des finances cette responsabilité constitutionnelle qui est la leur.

M. Jean Scelles. Très bien!

M. Laurent-Eynac. Mais à mon sens, et hors cette considération à laquelle la bonne volonté des ministres responsables des départements militaires, leur ardeur, leur foi en leur arme se sont heurtées, ils ont rencontré un autre obstacle: l'absence d'une doctrine militaire.

Vous avez été saisis, mes chers collègues, voici deux ans bientôt, d'un ensemble de projets militaires portant organisation de la défense nationale, organisation des forces armées et de quelques projets annexes. On avait insisté auprès de nous pour que notre avis fût formulé; nous l'exprimâmes. Ces projets ne sont jamais venus en discussion devant le Parlement et il est bien évident que les ministres qui s'efforcent aujourd'hui de doter nos armées de moyens matériels se heurtent à l'imprécision de notre doctrine, au fait que la France n'a encore pas résolu le problème de savoir quelle serait la distribution de ses effectifs, de ses moyens, de ses budgets, au mieux des intérêts des diverses parties prenantes de la défense nationale. Les vieilles hiérarchies entre les armes sont défuntes; une seule priorité compte: celle de l'efficacité de l'arme.

La France n'est certes pas à la recherche de son armée, comme le maréchal Soubise, mais il est temps qu'à cette armée elle distribue des moyens selon le coefficient d'efficacité de chaque arme. Or, ce coefficient s'est modifié; l'expérience de la guerre récente, de 1940 à 1944, a indubitablement démontré par des témoignages accumulés et tous concordants le rôle primordial des forces aériennes dans la bataille.

Ces faits ne semblent pas avoir suffisamment frappé nos états-majors, qui se montrent trop souvent fidèles à des conceptions périmées, méconnaissant l'importance prise par l'arme aérienne dans l'ensemble de nos forces. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Je n'en veux qu'un seul exemple: la force aérienne, au total, dans la distribution de nos moyens de défense et de nos crédits, compte pour 18 p. 100. C'est un chiffre certainement insuffisant comparé au rôle que cette force doit jouer dans l'ensemble de notre défense. Sans entrer dans le détail des statistiques, je citerai la Belgique où ce coefficient est à 25 p. 100, le Portugal, l'Angleterre, qui le portent à 80 p. 100, les Etats-Unis d'Amérique, où ce coefficient est chiffré à environ 40 p. 100, pour atteindre, dans des pays comme l'Union des républiques socialistes soviétiques, un taux de presque 50 p. 100; ce sont des exemples qui valent d'être médités.

C'est pourquoi j'aurais voulu qu'en ce pays, la doctrine de la défense fût préalablement fixée; nos ministres des départements militaires eussent été mieux armés pour discuter avec le ministre des finances.

Tel quel, le plan quinquennal nous apporte, certes, des éléments de satisfaction; j'ai dit qu'ils étaient insuffisants, et je vais essayer de le démontrer afin que de ce débat ressortent, pour un avenir prochain, des suggestions capables d'engendrer des textes complémentaires.

Ce qui nous frappe, dans ce projet de programme quinquennal, c'est qu'une fois posée l'affirmation qu'il entend répondre à deux impératifs essentiels, défense de l'espace métropolitain dans le cadre des accords internationaux et défense des territoires d'outre-mer, il donne l'impression que la première considération satisfaite, du moins partiellement, la seconde — la défense des territoires d'outre-mer —, malgré un effort considérable envisagé en ce sens, a été négligée sous la pression, vraisemblablement, de l'administration des finances. Il a fallu l'effort de notre excellent rapporteur, porte-paroles fidèle des délibérations de notre commission de la défense, pour compléter, par des desiderata vigoureusement exprimés, l'insuffisance, évidente en cette matière, du projet gouvernemental.

Si je cherchais un témoignage de cette insuffisance ailleurs que dans le texte — malheureusement assez probant à cet égard —, je le trouverais dans ce fait que parmi les sept signatures ministérielles apposées au bas du projet portant programme quinquennal, manqué celle du ministre de la France d'outre-mer.

M. Georges Boussenot. Très bien!

M. Laurent-Eynac. Dès lors, mes observations porteront d'une part sur le programme d'armement français métropolitain et d'autre part, sur l'insuffisance des dotations et prévisions en matière de défense et d'équipement aériens d'outre-mer.

Sur le premier point, le projet peut se résumer ainsi:

L'article 1er traite des « dotations de l'aéronautique militaire », c'est-à-dire de l'armée de l'air. L'article 2 dote l'aéronautique navale. L'article 3 concerne l'ensemble, le chiffrant en tonnage total. L'article 4 s'empresse, hélas! de réduire ce tonnage total par la division en deux tranches du programme, une seule tranche étant immédiatement applicable. L'article 5 traduit une sorte de repentir en allouant un supplément de 4.500 millions de francs à l'aéronautique navale. Enfin, les articles 6 et 7 — et cela n'a pas échappé au général Delmas —

me paraissent fort importants, l'article 6 prévoyant les dotations de l'effort technique, les bureaux d'études, les investissements — l'urgence et l'intérêt de leurs travaux sont pressants — et l'article 7 précisant que les lois de finances seront chargées chaque année de pourvoir aux besognes d'entretien et d'équipement des forces aériennes, de façon à les maintenir en état de bon entretien et de renouvellement.

Ce sont là, à mon sens, des articles essentiels du projet. Mais tel quel, il faut bien souligner que l'insuffisance en nombre du plan est frappante, et les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune n'ont pas manqué de la souligner.

Voici un plan qui, au bout de cinq ans, armera la France d'environ 1.500 avions de combat au maximum.

Je souligne qu'aux jours douloureux de juin 1940, dans l'état d'insuffisance tragique où se trouvait l'aviation française par rapport à ses ennemis, elle mettait en ligne 1.500 avions, et que 1.000 avions modernes ont traversé la Méditerranée le 16 juin.

J'appelle donc l'attention sur cette comparaison de chiffres; elle me paraît suffisamment éloquente en elle-même pour dispenser de la commenter longuement.

Les moteurs et propulseurs posent un problème technique extrêmement délicat sur lequel la France doit prendre sans plus tarder des positions plus actives si elle ne veut pas être — avant longtemps — dans un grand embarras et sous la dépendance totale des constructions étrangères.

Ce qui me frappe surtout — et le général Delmas l'a d'ailleurs dit — c'est qu'en cette matière tout notre effort porte sur l'aviation d'interception sans aucun programme d'aviation de bombardement.

Je demande à mes collègues la permission de m'expliquer aussi clairement que possible sur ce point.

Il est bien dit — et nous en sommes d'accord — que dans l'organisation de sa force aérienne la France se dote d'une aviation d'interception au service de son armée, et que tout ce qui concerne l'aviation stratégique est assuré par les concours alliés.

Notre programme quinquennal se place précisément dans le cadre de l'accord de Bruxelles et du pacte Atlantique et c'est dans ce cadre même que je situe mes explications.

Je voudrais que, dans ce cadre même, notre force aérienne pût être dotée non pas seulement d'une aviation d'interception mais de son complément tout naturel: l'aviation de bombardement tactique, l'aviation qui intervient sur le champ de bataille, qui continue, qui complète, qui parachève l'action des divisions combattant à terre; il est impossible de se priver de cet adjuvant. Aucune division d'infanterie ne peut un seul instant tenir en rase campagne et, en quelque manière, dans les combats, si elle n'est pas immédiatement secondée, secourue, appuyée par l'action d'une aviation de bombardement tactique.

M. René Moreux. Très bien!

M. Laurent-Eynac. J'entends bien la réplique officielle. On nous dit: actuellement, l'aviation à réaction directe est une aviation à toutes fins, parfaitement capable d'assurer des besognes de bombardement et même des besognes de reconnaissance, car la reconnaissance n'est pas davantage dotée dans cette affaire.

C'est une affirmation théorique dont les événements de Corée n'ont apporté aucune confirmation, et qu'ils ont même infirmée expressément, puisque les forces américaines ont été obligées de faire appel à des matériels aériens déclassés, à des appareils de second rang pour remplir certaines besognes du champ de bataille que l'aviation à réaction directe, évoluant à 850 ou 900 kilomètres à l'heure, était bien évidemment incapable d'accomplir.

Dès lors, il m'apparaît — et je n'y mets aucun esprit critique, je souhaite au contraire que le Gouvernement trouve là un argument suffisant pour poursuivre l'établissement de projets nouveaux et complémentaires — il m'apparaît — c'est une conviction profonde et je ne peux pas ne pas l'exprimer à cette tribune — que nous n'aurons pas une défense véritable si nous n'avons pas, à côté de notre armée et à côté de notre aviation d'interception, une aviation de bombardement tactique.

Je m'excuse, ou plutôt, je ne m'excuse pas, de rappeler ici des souvenirs précis et douloureux en cette matière. Je suis revenu au ministère de l'air, qu'en des temps heureux j'avais occupé de 1928 à 1930, le 20 mars 1940, alors que la situation était dramatique et je suis resté à la tête de ce département ministériel jusqu'au 16 juin 1940.

J'ai connu les combats de France où notre aviation était débordée en raison de son insuffisance tragique face à l'aviation ennemie. L'aviation anglaise nous apportait alors un concours d'un dévouement qu'il n'est pas question de discuter, mais à certaines heures du combat décisif en France, alors que le gouvernement français obtenait du gouvernement anglais des promesses d'interventions multipliées dans notre propre bataille pour arrêter l'avance ennemie, il se trouvait que les militaires responsables de la défense de Londres, soucieux de l'assurer dans des conditions difficiles, gardaient par devers eux l'essentiel de leurs formations de chasse. Je ne dis rien ici qui ne puisse être dit. A la tribune des Communes M. Churchill s'est clairement expliqué, et à cette date même, sur les conditions de la défense anglaise, disant qu'il avait été empêché, tout en apportant son concours à la France à l'heure décisive, de ne pas faire ce concours aussi complet qu'il eût été souhaitable. C'est un souvenir dont je ne peux pas m'abstraire, mes chers collègues, à une minute où j'examine un tel projet.

J'ai évoqué ce souvenir touchant l'intervention des escadrilles de chasse et d'interception; je peux en évoquer un autre du même ordre et de la même date, concernant les escadrilles de bombardement. Dans ce domaine, notre besoin était encore plus impératif que dans toute autre catégorie; nous demandions aux Britanniques de jeter dans la bataille même leurs forces de bombardement et les Britanniques estimaient que ces forces de bombardement, jetées dans la bataille à la tête des colonnes ennemies pour paralyser, comme nous le souhaitions, leur avance, n'étaient pas ainsi employées au mieux de leur efficacité; ils pensaient qu'il valait mieux employer ces forces de bombardement à l'arrière; au lieu d'attaquer, comme nous le souhaitions, les colonnes ennemies à leur tête qui nous menaçait chaque jour davantage, les Britanniques pensaient au contraire — et ils l'exprimaient — qu'il valait mieux attaquer l'ennemi aux sources de sa puissance, aux arrières de la bataille, dans ses arsenaux, dans ses usines. C'était une conception différente de la nôtre, mais on ne peut pas s'évader de semblables souvenirs à l'heure où l'on étudie précisément un problème comme celui-ci, en envisageant l'avenir. Alors, je dis qu'aviation stratégique et grandes interventions lointaines entrent dans le rôle des Anglo-Saxons, dans le cadre de l'accord de Bruxelles et du pacte Atlantique; mais sur le champ de bataille même, où la France défendra son sol, ses enfants, sa terre, ses traditions, il faut que son armée soit secondée par une aviation de bombardement tactique; c'est là une nécessité vitale. Au surplus, nous ne ferons rien là qu'imiter les Britanniques.

Voulez-vous me permettre — et je n'abuse pas de lecture — de placer sous vos yeux un débat récent à la chambre des Lords ? Je cite:

« *Le ministre, comte Alexander:* S'il est essentiel que nous nous efforcions de contribuer à l'établissement d'une force commune et bien équilibrée, il est non moins essentiel pour nous de maintenir des forces nationales en vue de nos engagements plus généraux dans le reste du monde ».

Cette intervention est confirmée, au nom du parti travailliste, par Lord Strabolgi, qui, se référant au manifeste du *Labour Parti* sur l'unité européenne, dit: « Je déclare que, de toute évidence, la Grande-Bretagne doit aussi maintenir sa souveraineté dans le domaine militaire. »

Le maréchal Tranchard — le père de la *Royal Air Force* — a souligné que « l'aviation britannique ne peut pas se limiter aux tâches secondaires, qu'il faut qu'elle accomplisse les bombardements indispensables. La R.A.F. — a conclu le ministre — consacrera ses efforts à une tâche particulière, au sein de la défense occidentale, mais son rôle, dans ce domaine, ne saurait entraîner un déséquilibre de sa composition propre. »

Voilà les réflexions que je voulais livrer à vos esprits, sur le programme même, en ce qui concerne notre défense métropolitaine. (*Applaudissements.*)

Si j'aborde, maintenant, l'autre aspect du problème, c'est-à-dire la défense d'outre-mer, je dirai — et je rencontrerai les conclusions de l'excellent rapporteur M. Georget, qui a traduit le sentiment unanime de la commission...

M. Raymond Barbé. Unanimité ? Certes pas!

M. Laurent-Eynac. ...qu'il est évidemment nécessaire que ce programme quinquennal trouve des applications plus étendues, plus complètes, à la fois dans la défense et dans l'équipement aériens outre-mer.

Il faut un plan, il faut un programme et il faut que ce plan et ce programme ne craignent pas de se tracer hors des sentiers

battus, et que, soucieux d'abord, bien entendu, des défenses militaires, ils le soient aussi, à titre égal, de l'équipement économique et général de nos territoires d'outre-mer. Tout se tient. Nous ne pouvons nous offrir le luxe d'une aviation militaire étrangère aux soucis économiques de nos territoires d'outre-mer.

En ce qui concerne les matériels mis à la disposition des territoires d'outre-mer, je m'empresse de rendre hommage aux auteurs du plan. Trois matériels sont prévus à l'usage des territoires d'outre-mer où le nombre d'escadrilles va augmenter; ce sont d'une part les escadrilles d'outre-mer, pourvues d'un matériel Marcel Dassault 315, matériel excellent pour l'utilisation qu'on veut en faire et qui s'adapte d'une façon heu- outre-mer et sur l'appareil de moyen transport dit cargo moyen », matériel excellent également; c'est enfin le double matériel avion-hélicoptère, qui doit constituer les pelotons d'observations d'artillerie.

Je mets bien entendu l'accent, pour ce qui me concerne, sur l'appareil de petit transport qui doit constituer les escadrilles outre-mer et sur l'appareil de moyens transports dit cargos moyen, car ce sont des appareils tout à fait adaptés à l'emploi qu'on attend d'eux outre-mer.

Le nombre des escadrilles prévu outre-mer est encore très insuffisant eu égard aux vastes espaces à parcourir, aux innombrables besoins à desservir et l'on constate aussi des lacunes en ce qui concerne les divers emplois. Il faudra évidemment les compléter dans un additif à ce programme. Il y manque incontestablement des avions de bombardement, ainsi que des avions de reconnaissance et il faut encore prévoir des avions de grande liaison. Ce n'est pas moi, au demeurant, qui le déclare seul. Les rapports des chefs d'unités aériennes outre-mer, et spécialement le rapport du commandant aérien en Indochine, sont formels sur les insuffisances de la grande aviation de bombardement, de liaison et de reconnaissance, et aussi de l'infrastructure qui doit en permettre l'emploi.

Mais je voudrais aller au delà et puisqu'aussi bien je présente quelques suggestions pour un programme prochain, en ce qui concerne les transports dans nos territoires d'outre-mer, je voudrais qu'on fît largement appel à l'aviation militaire. Voici une aviation militaire qui va être dotée de cargos moyens, d'avions de petit transport aptes à se poser sur la plupart des terrains de nos territoires d'outre-mer. Allez-vous laisser cette aviation militaire vivre sa vie particulariste, sa vie traditionnelle en pratiquant un entraînement isolé du reste du monde — entraînement coûteux, est-il besoin de le souligner au prix où sont les charges du vol — ? Mais pourquoi ne créeriez-vous pas des sociétés de transport avec le concours des gouvernements généraux ? Quand on parle de transport aérien on commet volontiers l'erreur de ne voir que les majuscules, les grandes lignes impériales, les liaisons des grandes lignes internationales, les longs courriers, Air France. Air France effectivement transporte plus de passagers et de fret entre Dakar et Brazzaville qu'entre Paris et New-York. Je ne cite que cet exemple, il est probant.

Mais les long-courriers ne suffisent pas, ils sont les têtes de chapitres, mais les chapitres seront écrits par les lignes intérieures multipliées et qui porteront nos courriers et nos couleurs aux territoires les plus lointains et les plus défavorisés.

Les long-courriers, à la vérité, qu'en serait-il s'ils n'étaient alimentés à travers l'ensemble de nos territoires par les nombreux affluents qui assurent des liaisons intermittentes, des services saisonniers ou se raccordent aux grands réseaux internationaux ?

Dans le même temps, ils portent le courrier, le passager, le médecin aux coins les plus reculés et remplissent véritablement leur rôle de pénétration, de rayonnement, de liaison. Mais dès l'instant où j'énonce la nécessité, la possibilité d'un tel emploi, j'en vois les inconvénients et je sais bien que certaines de ces lignes risquent de n'être pas rentables. C'est alors que des compagnies constituées officiellement avec le concours du Gouvernement peuvent et doivent obtenir la location des matériels militaires, la mobilisation de leurs services par la réquisition des personnels militaires et qu'ainsi, des exploitations à double figure — civile et militaire — doivent s'instaurer dans un effort commun.

C'est à la vérité une nouveauté dans nos habitudes, mais une nouveauté qui peut parfaitement se réaliser. Il s'agit, pour l'armée d'outre-mer de prendre un aspect nouveau, d'avoir désormais une conception inédite, audacieuse, de son rôle: elle servira à la fois la défense et la prospérité de nos territoires d'outre-mer. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mais l'effort doit être poursuivi s'il s'agit de l'infrastructure des équipements, des bases qui doivent être organisées à des fins civiles et militaires. Il y a des bases stratégiques qui ne sont pas exploitées, les bases stratégiques en pointe de continent dont l'intérêt est grand; qu'il s'agisse de Bizerte, de Casablanca, de Dakar, qu'il s'agisse de Diego-Suarez, nous avons là des possibilités à mettre en œuvre. Nous ne les utilisons pas. Il y a un enrichissement de nos ressources d'outre-mer à poursuivre; nos territoires y trouveront leur compte et la sécurité commune y gagnera. Quant aux possibilités d'entretien, nous ne les trouverons qu'en développant outre-mer des industries et des fabrications d'armement. On parle toujours de décentraliser; on ne le fait jamais. Il est temps que dans un programme complet de défense et d'équipement de l'outre-mer, la décentralisation industrielle exploitant la technique française, avec le concours d'une main-d'œuvre autochtone, voie enfin le jour.

Je ne rappellerai que d'un mot combien, en 1940, la défense française a souffert de l'impossibilité où elle se trouvait de pouvoir compter sur un potentiel industriel outre-mer. Si, à ce moment-là, nous avions disposé, au delà de la Méditerranée, de facultés industrielles de construction, peut-être que le 16 juin, certains, dont je ne suis pas — puisque j'ai quitté à cette date le Gouvernement — auraient été moins empressés à signer l'armistice. (*Vifs applaudissements sur les mêmes bancs.*)

On faisait tout à l'heure allusion au congrès aéronautique de l'Union française qui s'est tenu récemment à Paris. Chargé d'en résumer les travaux, je veux apporter ici ma conclusion car elle se place dans le cadre de l'exposé des motifs du projet gouvernemental lorsqu'il précise qu'il tend, pour une part, à la défense et au développement des territoires de l'Union française. Pour y atteindre les unités de transport et de liaison, les formations militaires doivent être capables de concourir à la mise en valeur des territoires par le défrichement des routes aériennes. L'ajustement des nécessités économiques et militaires doit être poursuivi. Prospérité et protection sont des soucis qui se rejoignent.

Je résumais ainsi les travaux de notre congrès:

« Contribution de l'aviation à la mise en valeur de l'Union française », dit le programme du congrès. Nous sommes en deçà, avec cette formule, du rituel de la modestie.

« C'est d'une prospérité commune qu'il s'agit. Et tout de suite! L'Union française est possédée de l'impatience du destin qu'elle porte en elle. La vie nouvelle avec ses cadences frénétiques, les messages rapides de la poste aérienne, le passager qui va plus vite d'Orly à Dakar que le Français qui, dans la métropole, veut rejoindre par fer sa province natale, les échanges commerciaux accélérés, multipliés, distribués à travers tous nos territoires, tout cela c'est du bien-être en puissance, du bonheur de vivre qui tombent du ciel; les vies sont en péril: des médecins, chirurgiens, médicaments accourent aux villages les plus déshérités; c'est le mécénat de l'avion. Des cultures menacées, des exploitations agricoles ou forestières peuvent être sauvées par la protection aérienne suivant un calendrier de travaux bien étudiés; l'aviation d'agriculture est le prototype des entreprises rentables dans les territoires d'outre-mer. Des gisements pétrolifères et métallifères seront détectés par des sondes magnétiques enregistreuses à bord d'appareils qui précisent en permanence leur position géographique. Les orages des régions tropicales seront décelés par l'avion et leur menace prévenue; l'étude de l'ionisation de l'atmosphère conduira au mécanisme de la pluie artificielle apte à fertiliser des régions désertiques. Chimères ? Ce sont des vérités dont nous avançons à peine la date.

« Les possibilités d'utilisation du « travail aérien » sont infinies.

« Une politique avisée des lignes aériennes dans l'Union française s'accordera avec la situation des transports et des affaires dans chaque territoire, l'importance respective des réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux ou maritimes; coordination n'est pas concurrence, elle est mise en commun des moyens, collaboration, interpénétration pour mettre en œuvre, partout, le moyen de transport le plus pratique, le plus opportun à tel endroit, à telle heure, le plus efficient.

« Eclairez d'abord les phares d'une circulation aérienne bien distribuée: qu'est-ce à dire ? Déterminer les courants de transport, établir en conséquence les réseaux aériens intérieurs, articulés sur les grandes artères internationales.

« Si vous voulez faciliter les relations outre-mer entre territoires dépendant de divers Etats, établissez un pavillon de l'Union française. Organisez la sécurité de la navigation aérienne.

« L'aviation ne vous servira que dans la mesure où vous lui tracerez son chemin. Construisez-lui une infrastructure appropriée, secondée par des protections radioélectriques et

météorologiques, de caractère international, mettez en place les dispositifs de sécurité qui serviront à la fois l'économie et la défense ici confondues.

« Il ne vous restera plus qu'à fournir à l'exploitation des avions modernes de complexion rustique, d'une souplesse d'emploi sans restriction, d'approvisionnement et de rechanges faciles; vous disposerez ainsi d'appareils que la construction française et la technique nationale sont prêtes à réaliser; il faudra les faire vivre sur place par une organisation industrielle décentralisée, qui prolongera la technique métropolitaine en ayant recours à la main-d'œuvre autochtone. Associer les intérêts, les travaux, les pensées, doit être notre loi. Les moyens et les matériels indispensables ne sont rien, mais leur mise en œuvre doit être éclairée par la volonté et la décision des hommes ».

Telle est ma conclusion. (*Vifs applaudissements au centre et à gauche.*)

— 5 —

HOMMAGE A LA MEMOIRE DU VICE-AMIRAL BATTET

Demande de discussion d'urgence d'une proposition; renvoi à la commission; déclaration de l'urgence; adoption.

M. le président. Je rappelle à l'Assemblée que vingt conseillers de l'Union française, dont la présence a été constatée par appel nominal, ont demandé la discussion d'urgence de la proposition de MM. Raphaël-Leygues, Nguyen Huy Lai et des membres du groupe Viet-Nam tendant à rendre hommage à la mémoire du vice-amiral Battet.

Le délai d'affichage prévu à l'article 62 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler l'Assemblée à statuer sur la demande de discussion d'urgence.

Aux termes du paragraphe 3 de l'article 62 du règlement:

« Le débat engagé sur une demande de discussion d'urgence concernant un projet, une proposition ou une proposition de résolution ne peut jamais porter sur le fond; l'auteur de la demande, un orateur « contre », le président ou le rapporteur de la commission, les représentants du Haut Conseil et du Gouvernement sont seuls entendus. »

La parole est à M. Raphaël-Leygues, l'un des auteurs de la demande de discussion d'urgence.

M. Raphaël-Leygues. L'amiral Battet vient de mourir. Il était l'ami de tous les peuples de l'Union française. C'est pourquoi le groupe du Viet-Nam, mes amis du rassemblement républicain et moi-même avons tenu à ce que notre Assemblée lui rendît un dernier hommage. C'est le but de la proposition déposée devant vous, pour laquelle je vous demande l'urgence. Je crois savoir que M. le vice-président de la commission de la défense de l'Union française serait heureux que la commission se réunît dès maintenant. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole contre la discussion d'urgence ?...

La commission a-t-elle des observations à formuler ?

M. Yvon Esnault, *vice-président de la commission de la défense de l'Union française.* Au nom de la commission, je demande une suspension de séance pour lui permettre d'examiner cette proposition.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur l'opportunité d'une suspension de séance, à la demande de M. le vice-président de la commission.

(*L'Assemblée, consultée, décide la suspension proposée.*)

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures trente, est reprise à dix-huit heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Je consulte l'Assemblée sur l'opportunité de la discussion d'urgence de la proposition de résolution de MM. Raphaël-Leygues, Nguyen Huy Lai et des membres du groupe du Viet-Nam.

(*L'Assemblée, consultée, déclare l'urgence.*)

M. le président. En conséquence, je vais appeler l'Assemblée à fixer le moment où elle voudra discuter cette proposition de résolution.

Aux termes du 4e paragraphe de l'article 62 du règlement:

« Lorsque la discussion d'urgence est décidée, une première délibération peut s'instituer sur un rapport verbal, qui devra être présenté dans un délai maximum de trois heures, le texte du projet, de la proposition ou proposition de résolution devant obligatoirement être, au préalable, distribué ».

La proposition a été distribuée sous le n° 209.

A quel moment la commission estime-t-elle pouvoir présenter son rapport?...

M. Esnault, *vice-président de la commission.* Cette discussion pourrait avoir lieu immédiatement après le débat sur l'avis dont la discussion est en cours.

M. le président. Je vous fais remarquer que la discussion de l'avis sur le projet que vous aviez commencé à examiner peut durer encore quelque temps.

Si la commission n'y voit pas d'inconvénient, l'Assemblée pourrait discuter maintenant la proposition de résolution. (*Assentiment.*)

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Je donne lecture de la proposition de résolution:

« L'Assemblée de l'Union française, profondément émue par la disparition en activité de service du vice-amiral Battet, chef d'état-major de la marine, s'associe à l'hommage rendu par la marine à son chef et par la France à l'un de ses meilleurs fils qui a été l'un des artisans de l'amitié franco-vietnamienne et a participé durant toute sa carrière, dans le domaine qui lui était imparti, à l'heureuse harmonie des peuples de l'Union française. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Raphaël-Leygues, *rapporteur de la commission de la défense de l'Union française.* Mes chers collègues, au nom de mes amis du groupe du rassemblement républicain — et M. Nguyen Huy Lai va parler tout à l'heure au nom de mes amis du groupe du Viet-Nam — je vous demande qu'il soit rendu un hommage à la mémoire de l'amiral Battet.

Beaucoup d'anciens marins, des amis de la marine aussi, ont signé cette résolution: MM. Boussenot, Gaignard, Aubert, Daber, d'autres encore.

Si la proposition qui vient de vous être lue est donc signée par des noms émanant de travées bien différentes de cette hémicycle, c'est qu'en dehors des limites des partis, en dehors des postes et des grades il y a le grand classement de la valeur sensible des hommes. C'est le privilège de notre Assemblée qui n'entend qu'un écho assourdi des luttes mesquines, de pouvoir garder ce goût de l'individuel et de l'humain.

L'amiral Battet, d'une si rare qualité, tant par son cœur généreux que par son rayonnement, tant par son courage physique et moral que par sa finesse, tant par son bon sens dans la réalisation que par son efficacité dans le combat, l'amiral Battet méritait pleinement cet hommage.

Il portait ses qualités sur son visage. Léonard de Vinci prétendait qu'après trente ans nous sommes responsables de notre physique, que l'homme déjà mûr, dont le visage respire l'élégance morale ne peut pas être un mauvais homme.

J'ai rarement vu un regard plus rayonnant de franchise que celui de l'amiral Battet. En vous parlant, je revois son sourire si jeune, son regard bleu, toujours blagueur. Avec lui disparaît, non seulement le grand chef de la marine, mais surtout un homme.

L'amiral Battet fut pour moi un frère aîné au cours de la vie. Depuis vingt-quatre ans, chaque fois que nous nous sommes retrouvés, il a été mon guide. A l'heure où, du point de vue moral, je me retrouve un peu seul, je ne résiste pas, mes chers collègues, à retarder vos travaux de quelques instants pour vous retracer en peu de mots sa carrière. Excusez-moi!

Jeune enseigne au début de la guerre 1914-1918 sur des destroyers en mer du Nord, il devient, en 1916, pilote de l'aéronautique navale et commande, en 1917, l'escadrille d'hydravions de Dunkerque.

Plusieurs fois cité, chevalier de la Légion d'honneur pour faits de guerre, descendu en combat aérien en mer du Nord au large de Zeebruge, gravement blessé, fait prisonnier, il n'accepte pas la servitude de la captivité. Il essaie plusieurs fois de s'échapper, est repris, brutalisé par les Allemands. Il réussit enfin, à la faveur de l'incendie de son camp, à s'évader quelques jours avant l'armistice.

Après la guerre, en 1926, il est nommé au cabinet de Georges Leygues comme spécialiste de l'aéronavale

Il succède au regretté commandant Teste — M. Laurent-Eynac l'a bien connu. Immédiatement le lieutenant de vaisseau Battet charma Georges Leygues par la vivacité de son intelligence, sa pureté morale et cette sorte de jeunesse et de rayonnement qu'il dégageait.

C'est à cette époque que je fis sa connaissance. J'étais encore un enfant et lui avait à peu près l'âge que j'ai aujourd'hui. Sa personnalité m'enthousiasma tout de suite: dès cet instant, il devint pour moi un exemple.

Georges Leygues le désigna par deux fois pour embarquer à bord de la *Jeanne d'Arc* où il forma remarquablement des générations d'officiers dont certains sont dans cet hémicycle. Puis il commanda le torpilleur *Brestois* et fut rappelé ensuite comme chef de cabinet de Georges Leygues.

A la mort de mon grand père, il garda ses fonctions comme chef de cabinet de notre collègue, M. le président Sarraut qui l'appréciait et l'aimait infiniment.

Je regrette que le président Sarraut ne soit pas là aujourd'hui, car il aurait aimé, avec moi, rendre hommage à la mémoire de son collaborateur.

Quand la guerre de 1939 éclate, il a quarante-cinq ans; il en paraissait trente-cinq à peine. Il commande alors le croiseur *Emile-Bertin*. Il monte vers la Norvège avec le même enthousiasme qu'à vingt ans, à l'autre guerre. Seul, jeune et fort, il affronte le combat d'un cœur serein.

Je sais l'ascendant que l'amiral Battet a gardé sur tous: ses matelots — je les ai revus hier à ses funérailles — ses officiers, ses officiers mariniers aussi.

L'*Emile-Bertin*, touché par une bombe d'avion, continua le combat à 30 nœuds. Ce sont des épisodes connus dans la marine... je n'insiste pas.

Promu contre-amiral, l'amiral Battet est envoyé en mission spéciale auprès de la marine américaine en juin 1943. Il essaie de faire reprendre le combat à nos forces stationnées aux Antilles.

Il trouve auprès des populations de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane, une aide précieuse et un courage magnifique.

Et je voudrais à cette occasion remercier son ami, le député Paul Valentino, qui partagea ses dangers pour éviter que notre flotte des Antilles ne fût sabordée.

Que M. Valentino, comme M. Dor Khu Minh, sachent qu'en tant qu'exécuteur testamentaire de l'amiral Battet, je tenais, suivant les volontés de celui qui fut mon chef, à ce que l'un et l'autre fussent invités spécialement pour être à la place d'honneur dans le cortège qui conduisait l'amiral jusqu'à sa dernière demeure.

Car, autant que les militaires en uniforme, et plus que certains, je sais que ces personnalités autochtones de Guadeloupe et du Viet-Nam étaient pour lui des frères d'armes et des frères de souffrance. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

En 1943, l'amiral Battet prend donc le commandement des forces maritimes de Corse. Il organise cette magnifique base de départ, ce grand bateau porte-avions pour le débarquement de Provence qu'est cette île rocheuse à la population courageuse qu'il aimait tant.

Un an après, il part pour l'Indochine, puis pour Madagascar comme commandant la première division de croiseurs — vous vous souvenez, cher monsieur Boussenot, de nos longues conversations d'alors avec lui, à Tananarive. — Ensuite il part comme commandant de la division navale d'Extrême-Orient; puis comme commandant de toutes les forces maritimes d'Extrême-Orient.

Là aussi, son œuvre fut militaire et surtout humaine. Il organisa, certes, avec un sens lucide du combat, la répression de la contrebande d'armes, les divisions navales d'assaut, mais aussi, commandant supérieur par intérim, il fut inflexible, grâce à son amour pour les soldats d'Indochine, pour demander des commissions d'enquête ou des sanctions contre les officiers, fussent-ils très haut placés, qui se montraient brutaux avec les populations ou faisaient des opérations dont la nécessité n'était pas absolue.

L'amiral Battet se montra là le digne continuateur des belles traditions de nos Savorgnan de Brazza, de nos Courbet; de nos Lurot, de ce qu'il y a de plus valable dans l'histoire de notre marine.

Chaque fois qu'un nouveau bateau arrivait de France, l'amiral Battet adressait une allocution aux officiers et aux hommes. Cette allocution pouvait toujours se résumer dans cette maxime: « Savoir, comprendre, respecter et aimer ».

Mais sa santé étant atteinte après trois ans et demi d'Indochine, l'amiral Battet est nommé commandant du groupe des écoles de la marine, où son amour de la jeunesse, son goût de la qualité font de lui un organisateur parfait de nos écoles, un père pour tous les jeunes qu'il a sous ses ordres.

Il y a à peine un mois et demi, il accédait aux fonctions suprêmes de chef d'état-major de la marine. Ceux qui m'ont vu, à cette époque, à l'Assemblée, savent quelle était ma joie.

Notre marine traverse, en effet, vous le savez tous, une crise terrible: nos bâtiments sont vétustes et disparates. Certes, rue Royale, la maison est riche de possibilités magnifiques, de personnalités éminentes. Nos équipages n'ont jamais été meilleurs.

J'avais confiance en l'amiral Battet, car je sais que, dans les problèmes solubles — et les problèmes maritimes de France sont solubles — rien n'est inévitable et que l'on peut croire à l'action propre des grands hommes.

L'amiral Battet avait en lui à la fois trois éléments de réussite exceptionnels: il possédait un goût de la technique et du nouveau absolument remarquable. Il y avait en lui du mécanicien et de l'inventeur; il avait, sur le plan matériel, un goût de la perfection et du travail exécuté avec talent qui reflétait son intuition et son imagination sur le plan stratégique et technique. Il n'y avait jamais en lui la moindre perte dans les transmissions, si j'ose m'exprimer ainsi. L'idée se transformait en acte, sans hâte, certes, mais jamais le quart d'heure n'était perdu.

L'amiral Battet avait une autre qualité: il savait admirablement, ce qui est très rare, distinguer la routine de la tradition. Il savait conserver ce qu'il y a de beau dans la pérennité de notre marine, mais aimait « piquer la rouille », comme nous disons, et rejeter tout ce qui manquait de hardiesse et d'enthousiasme, tout ce qui se référait à des idées toutes faites qui n'avaient pas été repensées depuis cinquante ans.

Enfin, l'amiral Battet avait un sens de l'humain exceptionnel. Cette sympathie — d'ailleurs réciproque — qui l'avait entouré pendant toute sa carrière créait autour de lui, à l'heure où il prenait le poste suprême de la marine, une sorte d'auréole.

Nous nous sommes retrouvés hier, anciens officiers, anciens sous-officiers, anciens matelots ayant servi ensemble sous ses ordres. Nous n'étions presque pas tristes, car nous sentions que sa personnalité rayonnante nous avait soudés définitivement pour le meilleur et pour le pire, que maintenant, grâce à lui, et même après sa mort, aucun de nous ne serait plus jamais seul ni abandonné.

Il y a un mois, nous étions tous les deux, l'amiral Battet et moi, dans la tribune du public au Sénat. Nous écoutions un discours sur des questions de crédit, quand l'amiral Battet ressentit un malaise. Je l'emmenais chez son médecin qui lui fit une prise de sang: il avait un taux d'urée extrêmement inquiétant. Il fut soigné pendant un mois avec une rare ténacité. Peu de jours avant sa mort, nous eûmes la certitude qu'il avait un cancer. Il est mort il y a quatre jours.

Voilà! J'ai suivi la chronologie des événements. J'ai dit l'amitié qu'il avait pour les peuples de l'Union française et combien, dans tous les postes qu'il a eu l'honneur d'occuper, il avait voulu être l'homme de la concorde. L'homme de la concorde, il l'avait été le 15 août 1947 en Indochine! L'homme de la concorde, il l'avait été lorsque l'indépendance du Viet-Nam au sein de l'Union française fut signée à bord d'un bâtiment qui portait sa marque!

En Indochine, mes chers collègues, il aima votre grand pays. Il aima vos belles populations, vos belles traditions. Il respecta vos souffrances. Il a voulu être l'artisan de votre relèvement.

Si je pouvais le résumer en quelques mots, je dirais de lui qu'il était le rayonnement, la finesse, le bon sens et l'efficacité. Je dirais qu'il représentait également un exemple de pureté morale extraordinaire. Je l'ai veillé bien des jours pendant le mois qui vient de s'écouler et, que ce soit dans son délire ou dans sa lucidité, je ne lui ai jamais entendu proférer que des paroles pures et nobles.

Excusez-moi, mes chers collègues, d'avoir été aussi long. J'ai fini. C'est la première fois que je monte à cette tribune, mais cette fois-ci j'ai abusé de vos instants.

Permettez-moi donc de terminer par où j'ai commencé. Il y a un problème et un seul dans la vie, c'est celui de la qualité humaine, du poids d'humanité, des êtres. Il y a les bons et les mauvais; il y a ceux qui sont une présence et il y a les figurants.

L'amiral Battet était une présence, une joie de vivre et de faire le bien. En dehors de toutes les étoiles, de toutes les décorations, de tous les grades et de tous les postes qui passent et qu'on n'emporte pas dans l'au-delà, l'amiral Battet était un homme d'une précieuse qualité humaine.

J'ai perdu mon plus vieil ami. Je tenais, devant vous qui, depuis quatre mois, êtes mes nouveaux camarades, à lui rendre ce dernier hommage. Je soumets, à votre approbation, la résolution dont M. le président vous donnera lecture. (*Applaudissements au centre, à gauche et sur les bancs des Etats associés.*)

M. le président. Je donne lecture de la proposition:

« L'Assemblée de l'Union française profondément émue par la disparition, en activité de service, du vice-amiral Battet, chef d'état-major de la marine, s'associe à l'hommage rendu par la marine à son chef et par la France à l'un de ses meilleurs fils, qui fut l'un des artisans de l'amitié franco-vietnamienne et participa durant toute sa carrière, dans le domaine qui lui était imparti, à l'heureuse harmonie des peuples de l'Union française. »

M. le président. La parole, dans la discussion générale, est à M. Nguyen Huy Lai.

M. Nguyen Huy Lai. Mes chers collègues, le groupe du Viet-Nam s'associe à l'hommage rendu par notre Assemblée à la mémoire du vice-amiral Battet.

Sa mort a enlevé à la France un fils valeureux, à l'Union française un véritable artisan, et au Viet-Nam un grand ami.

Dans les rapports qu'ils a eus avec le Viet-Nam, de par sa haute fonction, le vice-amiral Battet s'est fait apprécier et surtout estimer par sa grande compréhension, sa générosité de cœur et sa largeur d'esprit.

Il était de ces hommes qui ont compris que c'est l'amitié qui unit les peuples et que l'Union française ne pourrait se faire sans entente fraternelle. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Aussi, combien fut grande sa joie quand l'accord franco-vietnamien du 5 juin 1948 fut signé en baie d'Along, sur un bateau placé sous son commandement, accord, si j'ose dire, qui a jeté les premières bases des rapports entre les Etats associés et la France.

Hélas, il nous quitte, juste au moment où ces derniers sont en train de déterminer les conditions d'application de leurs accords. Vous me permettrez, mes chers collègues, de vous lire ce qu'il nous a exprimé, lorsqu'il venait d'être nommé chef d'état-major de la marine française:

« C'est pour moi une grande fierté et une très agréable satisfaction de recevoir le gage précieux de l'amitié des hauts représentants d'un pays que mes amis vietnamiens m'ont appris à comprendre, à respecter et à aimer. » (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Ce furent les dernières paroles que le vice-amiral Battet nous adressa.

En partageant les regrets et la tristesse de la marine française, nous, conseillers vietnamiens, nous nous inclinons très respectueusement devant la mémoire de celui qui fut un grand Français et un grand ami du Viet-Nam. (*Vifs applaudissements au centre, à gauche et sur les bancs des Etats associés.*)

M. le président. La parole est à M. l'amiral Moullec.

M. l'amiral Moullec. Je voudrais préciser la position des républicains progressistes sur la proposition qui nous est soumise.

Je connaissais l'amiral Battet depuis bientôt trente ans, puisqu'il fut mon professeur sur la *Jeanne d'Arc* en 1921-1922.

Le lieutenant de vaisseau Battet nous apparaissait alors comme un bel athlète et, ce qui est mieux, comme un magnifique combattant de la guerre 1914-1918.

Par la suite, je pus constater qu'aux qualités physiques il joignait les dons du cœur et de l'intelligence.

Ainsi, Battet aurait certainement pu rallier une notable portion de la marine française à la résistance contre l'ennemi si, en juin 1940, comme commandant du croiseur *Bertin*, alors au Canada, il avait su rompre ses liens avec l'amiral Darlan.

Le retrouvant sur le sol d'Algérie en 1943, alors que les différents tronçons de la marine se rejoignaient dans le combat, j'ai plusieurs fois envisagé avec lui le problème de la discipline militaire.

Pour Battet, la triste époque de Vichy restait un sujet de méditation et, tout récemment, je fus en mesure d'apprécier les préoccupations qui étaient les siennes.

En mai 1950, vous le savez, l'amiral Battet fut appelé au poste de chef d'état-major de la marine. Quelques jours plus tard, il manifesta le désir de me voir et c'est de cette rencontre que je voudrais vous entretenir.

Par respect pour sa mémoire, je vous ferai part très exactement de ce que fut notre conversation.

Dès l'abord, Battet affirma qu'une marine française forte et vivante était nécessaire à notre pays et que l'existence même de cette marine paraissait menacée de divers côtés; aussi voulait-il rassembler tous les marins dans une œuvre de défense et de reconstruction.

« Jamais, ajouta-t-il, il ne pourrait donner son assentiment à certaines prétentions étrangères suivant lesquelles la marine française, jugée superflue et inutile, devait être réduite au minimum. »

Qui pouvait prévoir les méandres de la politique des futurs gouvernements français ? D'ici quelques années, un gouvernement soucieux des intérêts nationaux ne serait-il pas amené à demander des comptes à ceux qui auraient souscrit à une mise en veilleuse de notre marine ?

Quoi qu'il en fût, Battet était décidé à défendre les intérêts de la marine en même temps que ceux de la France. A deux ans de la limite d'âge, il n'attendait de personne ni grade, ni décoration, et entendait travailler uniquement dans la voie qui lui était tracée par sa conscience.

A cette œuvre, il conviait ses anciens élèves, ses amis et, plus généralement, tous les marins. En particulier, s'adressant à un ancien marin devenu membre de l'Assemblée de l'Union française, il souhaitait connaître quels étaient mes préoccupations et mes soucis. Je répondis à l'amiral Battet que le groupe des républicains progressistes, auquel j'appartiens, était soucieux avant tout de défendre la cause de la paix et celle de l'indépendance nationale dans le respect de la Constitution. Pour cela, il était nécessaire d'en finir au plus tôt avec une guerre coloniale aussi absurde qu'anachronique.

Battet me répondit que, sur les deux sujets que je venais d'évoquer: défense de l'indépendance nationale et paix au Viet-Nam, il partageait mon point de vue et ferait son possible pour les faire triompher.

Deux ans de commandement en Indochine lui avaient appris la vanité de cette guerre coloniale, en même temps qu'il avait pu apprécier les qualités du peuple vietnamien.

D'ailleurs, à son avis, la marine française ne pourrait prospérer que si elle devenait un trait d'union entre les peuples d'outre-mer et le peuple français. Il souhaitait donc ouvrir le chemin qui permettrait aux citoyens français comme aux citoyens du Viet-Nam, de Madagascar ou de l'Afrique de servir, sous le même uniforme, à stricte égalité, dans une future marine de l'Union française.

Je n'ai pas revu l'amiral Battet depuis le jour où il me fit part de ses nobles préoccupations. Je pense que sa disparition constitue une grande perte pour la marine, je rends hommage à sa mémoire et je serais disposé à voter la proposition si elle était rédigée sous une forme correspondant plus exactement à la réalité des faits. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le général Delmas.

M. le général Delmas. Nous nous associerons sans réserve à l'hommage qui sera rendu tout à l'heure à l'amiral Battet parce que, aux dires de tous ceux qui l'ont connu, c'était un chef éminent et un homme qui, pour reprendre une expression célèbre, faisait honneur à l'humanité.

Je voudrais cependant proposer une rédaction un peu différente pour donner au texte qui nous est soumis, mon ami M. Raphaël-Leygues me permettra de le dire, un peu plus de densité, une portée un peu plus large. Cette rédaction pourrait être la suivante:

« L'Assemblée de l'Union française, profondément émue par la disparition, en activité du service, du vice-amiral Battet, chef d'état-major de la marine, s'associe à l'hommage rendu par la France au chef éminent qui fut un des artisans de l'amitié franco-vietnamienne et largement contribua durant toute sa carrière, dans le cadre des fonctions qui lui furent confiées, à la réalisation de l'Union française. »

M. le président. Mon cher collègue, je vous prie de me saisir de votre texte, que je soumettrai ultérieurement à l'Assemblée.

Quel est l'avis de la commission?

M. le vice-président de la commission. La commission accepte cette rédaction.

M. le rapporteur. Je suis également d'accord avec le général Delmas et j'accepte la substitution de son texte à celui que nous avions présenté.

M. Aujoulat, *secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.

M. Aujoulat, *secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.* L'Assemblée de l'Union française a tenu à saluer dans l'amiral Battet notre chef d'état-major de la marine si prématurément disparu, un artisan éminent de l'amitié franco-vietnamienne.

Je veux dire avec quelle émotion j'ai entendu les nobles paroles de M. le conseiller Nguyen Huy Lai, auxquelles faisaient écho, à l'autre bout de l'hémicycle, les paroles non moins nobles de M. l'amiral Moullec.

Je tiens à associer à cet hommage le Gouvernement, en me félicitant de ce que ce soient les membres du groupe du Viet-Nam qui aient pris l'initiative d'exalter la mémoire d'un officier de marine qui a bien travaillé pour la France et qui, en même temps, par son esprit de concorde et d'amitié déployé en différents territoires de l'Union française, a préparé entre tous les peuples qui la composent une féconde harmonie. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Raymond Barbé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Barbé.

M. Raymond Barbé. Mesdames, messieurs, s'il avait été question de rechercher aujourd'hui les services qu'aurait pu rendre à la France le chef d'état-major de la marine, sans doute le groupe communiste n'eût pas refusé de faire crédit à la mémoire de M. l'amiral Battet, surtout après les déclarations de notre ami M. l'amiral Moullec. Rien ne nous eût empêchés de croire qu'ayant fait la cruelle expérience de la liquidation de l'indépendance française par les gouvernements qui se sont succédé depuis trois ans à la tête de notre pays... (*Exclamations au centre et à gauche.*)

M. le président. Je vous en prie, monsieur Barbé, cela n'a rien à voir avec l'hommage rendu à un mort.

M. Raymond Barbé. ...M. l'amiral Battet eût pu s'orienter dans une autre voie, celle que nous n'avons cessé de préconiser..

M. Bégarra. Vous voulez nous envoyer le maréchal Rossokovsky!

M. Raymond Barbé. ...comme il avait naguère, après une sombre expérience sous Pétain et Darlan, rallié les forces françaises libres en 1943.

Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit aujourd'hui. On veut nous faire rendre hommage à l'action, à l'œuvre du chef d'état-major de la marine...

M. Paul Catrice. Française, pas russe.

M. Raymond Barbé. ...qui, jusqu'à sa mort, ne s'est en rien différenciée de celle de nos gouvernements de démission nationale et d'oppression colonialiste sous les ordres desquels il servait. (*Réclamations sur divers bancs.*)

Et, quant à l'amitié franco-vietnamienne dont il aurait été un des artisans, nous ne pouvons oublier que M. l'amiral Battet fut, pendant un certain temps, à la tête de la marine française en Extrême-Orient et qu'il a, à ce titre, eu un rôle de commandement très élevé dans l'actuelle guerre d'Indochine, dans la sale guerre du Viet-Nam... (*Vives interruptions sur un grand nombre de bancs.*)

M. le président. Monsieur Barbé, je vous prie de tenir un langage plus décent.

M. Raymond Barbé. ...à laquelle nous voulons, de toutes nos forces, mettre fin en imposant le rapatriement du corps expéditionnaire... (*Nouvelles interruptions sur les mêmes bancs.*)

M. le président. Toutes les occasions vous sont bonnes, et l'Assemblée n'est pas disposée à vous entendre. Je couvrirai votre voix, s'il le faut.

M. Raymond Barbé. ...et nous ne pensons pas que ce soit en faisant la guerre au peuple vietnamien qu'il a pu être un artisan de l'amitié franco-vietnamienne.

Telles sont les raisons pour lesquelles le groupe communiste votera contre la proposition qui nous est soumise. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations sur divers bancs.*)

M. Paul Catrice. On s'en doutait!

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je voulais simplement lire un article de l'*Humanité* extrêmement favorable à M. l'amiral Battet, mais je renonce à la parole.

M. Raymond Barbé. Il n'y a rien, dans ce que j'ai dit, qui puisse être considéré comme une attaque contre la personne de l'amiral Battet.

M. le rapporteur. Au contraire!

M. le président. Je donne lecture du nouveau texte proposé par M. le général Delmas et accepté par la commission:

« L'Assemblée de l'Union française, profondément émue par la disparition en activité de service du vice-amiral Battet, chef d'état-major de la marine, s'associe à l'hommage rendu par la France au chef éminent qui a honoré la marine, qui a été un des artisans de l'amitié franco-vietnamienne, et a largement contribué durant toute sa carrière, dans le cadre des fonctions qui lui furent confiées, à la réalisation de l'Union française. » (*Sur les bancs, à gauche, au centre et sur ceux des Etats associés, MM. les conseillers se lèvent et applaudissent.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le texte dont je viens de donner lecture.

(*Ce texte, mis aux voix, est adopté.*)

— 6 —

PROGRAMME AERIEN

Suite de la discussion d'une demande d'avis; adoption.

M. le président. Nous allons poursuivre maintenant la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de loi portant fixation d'un programme aérien. (N°s 145 et 176, année 1950.)

La parole est à M. Vivier.

M. Vivier. Mes chers collègues, M. le rapporteur a bien voulu, dans un rapport annexe, tenir compte de la discussion qui s'était instaurée au sein de votre commission et indiquer que le projet de loi portant établissement d'un plan quinquennal répond à la fois à des préoccupations d'ordre intérieur et extérieur.

Je le remercie parce qu'il précise que le programme aérien demande une industrie aéronautique cohérente et une participation efficace à l'effort commun des nations libres pour assurer la sécurité collective.

La loi programme a été réclamée à de nombreuses reprises par les ingénieurs des bureaux d'études. Sans bureaux d'études il n'est pas possible de penser à un progrès aéronautique quelconque. La loi a l'avantage de fixer un plan à la portée de nos moyens, mais elle a cependant l'inconvénient de cristalliser, sur cinq ans, une situation qui évolue constamment, si l'on se rend compte que, durant les cinq années qui viennent de s'écouler, les dispositions prises ont été continuellement modifiées.

Des études intéressantes ont été arrêtées; des séries importantes mises en route imprudemment ont été stoppées, de fortes sommes ont été gaspillées par l'incohérence des responsables.

Il ressort de la lecture de la loi programme que notre pays est actuellement totalement démuni de matériel aéronautique susceptible d'assurer même sa défense. Il a encore moins de possibilités pour défendre l'Union française, et vous savez le mal avec lequel on assure péniblement les besoins les plus immédiats de nos opérations en Indochine. On peut se demander quels seront nos besoins dans cinq ans et si la dotation fixée en 1950 sera compatible avec les nécessités de 1955. Il est possible que les engins radio-guidés, sans pilote, prennent le pas, pour l'interception par exemple, sur les chasseurs.

En 1933, un ingénieur n'affirmait-il pas que les avions de transport ne dépasseraient pas 35 tonnes?

J'assistais, l'autre jour, à une discussion essentiellement technique et on me signalait que les avions actuels allaient bientôt atteindre la vitesse sonique de 1.220 kilomètres-heure. J'apprenais ce même jour, avec la plus grande surprise, d'un

de nos plus éminents techniciens, qu'en 1955 on pensait atteindre la vitesse de 2.000 kilomètres à l'heure et qu'en l'an 2000 — qui n'est pas si éloigné que cela — on pouvait espérer atteindre une vitesse de 4.000 kilomètres à l'heure.

Pour en revenir à ce projet de loi, il axe la production nationale sur le programme militaire et de prestige, en subordonnant le développement de l'aviation à la satisfaction de nos besoins militaires. Si cet impératif immédiat se présente en 1950, il peut se trouver dépassé en 1955 par suite de l'évolution politique. On prétend que l'aviation civile doit dériver de l'aviation militaire parce que trop chère pour les bourses particulières. Il n'est pas cependant interdit de prévoir une politique plus vaste du développement des choses de l'air en faisant une part plus importante à la formation de l'esprit de l'air.

Pour développer l'aviation particulière ou l'aviation civile, les gouvernement d'avant guerre l'encourageaient en versant des primes pour l'achat et l'entretien des appareils, en favorisant les compétitions et en accordant une aide aux inventeurs ou aux constructeurs.

Je sais que je m'écarte du projet, puisqu'aussi bien, depuis la libération, il y eut une coupure dans le ministère de l'air. L'aviation civile et commerciale dépend maintenant du ministère des transports, des travaux publics et du tourisme.

Le projet de loi entend limtier l'industrie aéronautique à son potentiel actuel en effectuant certaines concentrations, certains regroupements, et, en réalité, en spécialisant un seul industriel ou une seule société sur un type d'appareil ou sur un type de moteur.

Si cette politique a l'avantage d'un rendement immédiat, elle a l'inconvénient de supprimer la concurrence et l'émulation et de créer des monopoles de fait. Avant guerre, il était au moins deux constructeurs pour chaque type d'appareil; c'était une règle à laquelle les pouvoirs publics ne dérogeaient pas.

Enfin, le projet de loi englobe tous les matériels de l'aviation dans la même discipline de cinq ans, sans tenir compte du décalage qui existe forcément entre un appareil important, exigeant cinq ans pour sortir et un appareil d'école demandant un an pour être réalisé.

Il faudrait, pour juger plus complètement la loi programme, avoir le plan des demandes de l'état-major pour chaque matériel, avant de juger sur quelles bases la direction technique et industrielle pourra le faire réaliser.

Il me semble que la base des études des prototypes est nettement insuffisante pour les avions de guerre, car le progrès risque d'annihiler les efforts faits pour avoir des dotations qui se périment très vite. Par contre, pour les cargos et les avions légers qui durent en service une quinzaine d'années dans leur forme initiale, les séries paraissent insuffisantes.

C'est seulement sur ces appareils qu'il faudrait se spécialiser et faire des séries répandues dans le pays et l'Union française, avec le soutien du Gouvernement.

La loi programme a l'avantage de fixer la dotation des départements air et marine de la défense nationale, mais reste muette sur la flotte de l'aviation commerciale de fret, de mise en valeur de l'Union française, de l'aviation sportive, postale, etc. C'est une loi purement militaire. Elle a le mérite d'amener, par la spécialisation, à la qualité internationale.

Or, on doit arriver à la classe internationale par d'autres moyens: sévérité du contrôle, netteté des essais, amélioration des matériaux, soins exigés aux fabrications, achats à l'étranger de matériel que nos séries ne permettent pas d'avoir, etc.

Une remarque supplémentaire de cette loi programme est qu'elle fixe des tranches égales en valeur pour les cinq années, ce qui implique, au départ, la volonté de maintenir le potentiel qu'on s'est fixé, sans chercher à l'accroître. C'est une erreur en aéronautique comme en tout autre moyen de transport, car si le développement n'est pas prévu, la régression est proche.

Les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune ont tous souligné que les Etats-Unis, l'U. R. S. S. et la Grande-Bretagne ont mis sur pied des plans quinquennaux et, par conséquent, le ministère actuel a eu raison de prévoir un plan quinquennal, car il permet à l'industriel, d'abord de construire et de concevoir des prototypes; ensuite de réaliser des séries.

Au demeurant, que demande-t-on à notre aviation, et plus particulièrement dans le domaine de l'Union française ? Tout d'abord, d'assurer la défense de notre territoire. A ce propos, on a parlé tout à l'heure d'une aviation d'arrêt et d'une aviation d'interception et, sur certains bancs, on s'est étonné qu'on ait acheté à l'étranger les avions à réaction qu'on appelle les « Vampires ». Or, ces Vampires ont été achetés par le prédécesseur de notre actuel ministre de l'air et, à mon sens, il a fort bien fait, car ils ont au moins le mérite d'exister, alors que nous n'avions, du fait de notre retard dû à la guerre, aucun avion à réaction dans nos escadrilles. L'achat des Vampires, réalisé pour un petit nombre d'exemplaires, a permis la construction sous licence, dans nos propres usines, avec nos propres ouvriers, d'un matériel de qualité équipant actuellement nos escadrilles françaises.

M. Georget, *rapporteur.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Vivier. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, avec la permission de l'orateur.

M. le rapporteur. Je remercie M. Vivier de me donner l'autorisation de l'interrompre. Je voulais préciser que nous aurons 300 Vampires: 105 nous ont été donnés par la R. A. F. et 195 seront construits dans les usines françaises.

M. Vivier. J'ai commis une erreur, mais je connaissais en effet le don fait par la R. A. F. à l'aviation française. Il n'en reste pas moins que si l'on n'a pas acheté du matériel à l'étranger, on le construit sous licence pour faire travailler nos arsenaux et nos usines françaises.

Mais le Vampire est, dès maintenant, démodé, puisque, en matière d'aéronautique, le progrès avance à pas de géant.

Dès aujourd'hui, nous pouvons nous féliciter que des ingénieurs et des techniciens français de valeur puissent soutenir la comparaison avec nos maîtres d'outre-Manche, car je crois que, dans le domaine de l'avion à réaction, les Anglais sont véritablement à la pointe du progrès. Ceux qui ont assisté à la fête magnifique donnée à Orly il y a quelques semaines ont pu admirer le matériel français: les avions « Ouragan » de Marcel Dassault, « l'Espadon », le « Triton » et autres avions à réaction de conception et de fabrication françaises.

Mais l'avion à réaction, vous le savez, a un très gros inconvénient: c'est un avion d'arrêt et d'interception, mais il n'a qu'un rayon d'action très limité et ne peut pas être engagé sur tous les fronts. C'est un avion très satisfaisant sur notre sol national, mais que, pour ma part, je ne vois pas dans l'Union française. L'expérience de Corée est assez probante à ce point de vue: on n'a pas vu, ou très peu, d'avions à réaction engagés, car ils étaient incapables de franchir la distance qui sépare la Corée du Japon.

Mais je ne suis pas d'accord avec notre éminent collègue, M. Laurent-Eynac, lorsqu'il se déclare — comme il l'a fait au cours de son exposé — partisan d'une aviation d'observation et d'une aviation tactique destinée à bombarder les arrières immédiats de l'ennemi; aussi bien avons-nous eu la preuve, pendant la campagne de France, que les avions américains de chasse étaient des avions à tous usages, qu'ils se consacraient non seulement à la chasse, mais à l'observation, au service des renseignements photographiques et, le cas échéant, à l'attaque au sol.

Leur aviation comportait des appareils à tous usages que nous connaissons bien, les Thunderbolt » (P. 48), les « Lightning » qui, non seulement pouvaient procurer des renseignements et assurer l'observation, mais qui, par leurs qualités de vitesse et de maniabilité, étaient capables de soutenir le combat avec n'importe quel autre chasseur aérien.

En second lieu, on demande à notre aviation d'assurer la défense et le développement de nos territoires d'outre-mer, de maintenir la liberté des mers et la protection de nos voies de communication, d'assurer le transport et la liaison, le transport des troupes et, éventuellement, le parachutage et le ravitaillement de nos unités à terre. Pour répondre à ces multiples nécessités, il convient d'envisager également la construction d'une sorte d'avion à tous usages.

Il est nécessaire, alors, de posséder aussi des bi-moteurs légers mais qui ne soient pas trop rapides, car nous savons que l'infrastructure est encore rudimentaire dans la France d'outre-mer; pour ma part, accompagnant la dépouille d'un de nos camarades au Sahara, j'ai dû quitter à Dakar l'avion quadrimoteur rapide d'Air France pour emprunter un « J.U. 52 » trimoteur offrant des qualités particulières au nombre desquelles la capacité de se poser court sur des pistes de fortune.

Là encore, le programme aérien a mis en vedette deux appareils répondant à ces nécessités: le Nord 2500 et le Bréguet 893.

Il est nécessaire d'avoir une flotte aérienne importante. L'expérience tentée par les Américains lors de la mise sur pied du pont aérien de Berlin ou de celui de Corée, plus important de

jour en jour, a prouvé la prééminence d'appareils tout à la fois rapides, d'un tonnage moyen et capables de ravitailler, par conséquent, une unité qui se trouverait séparée du gros des troupes.

J'eusse aimé découvrir, pour ma part, dans le programme aérien, la possibilité de construire des avions de tourisme transformables, des hélicoptères; j'eusse souhaité également que l'on s'intéressât aux groupes aéroportés et aux trains de planeurs qui ont fait leurs preuves lors du débarquement de Normandie.

Je me félicite, pour ma part, de cè que l'on ait pensé à pourvoir en outillage et à développer l'atelier industriel de Maison-Blanche. J'ai insisté, au cours de la discussion en commission, sur l'opportunité de la construction et du développement de deux ateliers similaires à Casablanca et en Afrique occidentale française.

D'aucuns ont émis le regret de ce qu'on nous ait confinés dans une aviation d'arrêt, à l'exclusion de toute construction d'appareils dépendant de ce que l'on appelle l'aviation stratégique destinée à bombarder les arrières de l'ennemi. Mais c'est la preuve formelle que nous ne sommes pas une nation portée à l'agression. Une autre raison réside dans la faiblesse de nos crédits. M. le président Laurent-Eynac l'a souligné; je vous rappellerai seulement ce que coûte à l'heure de vol la sortie d'un seul « Vampire »; tenant compte tout à la fois de la consommation, de l'amortissement de l'appareil et de l'entretien du pilote, on atteint, pour chaque sortie, le chiffre fantastique d'un million. Nous sommes, malheureusement, une nation pauvre, et — qu'on le veuille ou non — du point de vue financier, une petite nation; nous devons donc borner nos ambitions et renoncer non seulement à construire mais même à entretenir une aviation stratégique.

Au nom du groupe socialiste, je viens dire à cette tribune que nous donnerons un avis favorable au plan quinquennal qui nous est présenté, d'une part parce qu'il assure la création et la réalisation de prototypes, qu'il permet aux usines d'entreprendre des chaînes de fabrication, et d'autre part, parce qu'il a engagé la construction de types d'appareils spécialement adaptés pour les territoires d'outre-mer.

Je demanderai au rapporteur de souligner particulièrement l'appel lancé par la commission concernant l'équipement, les radars et l'infrastructure. Je voudrais enfin qu'on en terminât avec cette querelle opposant avions civils et avions militaires, sachant bien qu'en cas de guerre — et ce n'est pas l'ancien ministre de l'air qui me démentira — il est extrêmement facile de transformer un avion de transport en avion de bombardement.

En 1928, lors de la création du ministère de l'air intégral, notre collègue a réussi ce tour de force de grouper sous son autorité tout ce qui dépendait de l'aviation, qu'elle soit commerciale, civile ou militaire.

A la suite des élections de 1936, un ministre de l'air qui venait de quitter son poste avait écrit un livre présentant un réel intérêt et intitulé: « L'armée de l'air 1936-1938 ». Ce ministre, c'était Pierre Cot, et j'ai l'impression, messieurs, qu'il est, aujourd'hui, au nombre de vos amis!

M. Raymond Barbé. Il l'était aussi en 1936, d'ailleurs!

M. Vivier. Il considérait, lui aussi, qu'une nation ne pouvait se targuer d'être la plus forte sur terre, sur mer et dans les airs. Relisez ce livre qu'il m'a dédicacé à l'époque: il considère que ce serait encore et malheureusement le poilu français qui ferait, sur terre, en cas d'agression, « les frais de la fête »; sur mer, ce serait le marin anglais; mais dans les airs, seule une coalition française, anglaise et tchécoslovaque — car j'ai l'impression qu'à ce moment-là il ne se faisait guère d'illusions sur l'apport que pouvait offrir l'U. R. S. S. — seule une telle coalition aurait pu tenir tête à l'aviation italo-allemande.

Puis, ce fut 1940; on a souligné à cette tribune la faiblesse de l'actuel programme aérien qui prévoit 1.500 avions. En réalité, en 1940, nous avions ces 1.500 avions, mais ils furent en partie abattus, non pas en quelques semaines, mais en quelques jours, et les unités combattantes furent décimées, se battant à un contre dix; un tiers des équipages fut alors abattu.

L'état-major n'avait rien compris aux nécessités d'une guerre moderne, et je suis persuadé qu'il n'a encore rien compris; nous avons le regret de constater qu'un aviateur, chef d'état-major général des forces armées « air » n'a pas fait, à mon sens, l'effort nécessaire pour l'obtention de crédits permettant d'augmenter nos effectifs et notre potentiel aéronautiques.

Aujourd'hui, comme en 1940, on considère l'aviation comme une arme accessoire, alors que, selon moi, c'est une arme principale.

En 1941, je tins une conversation avec un ingénieur de l'aéronautique qui, depuis, a eu les étoiles, et qui était — je ne veux pas prononcer son nom — l'adjoint de Louis Hirschauer; comme il me disait: « L'Allemagne a gagné la guerre », je lui objectai que le jour où l'Amérique fabriquerait un avion de plus que les Allemands, le rapport des forces changerait, que lorsque cette grande machine se mettrait en route, le sort de la guerre s'inverserait. Je ne m'étais pas trompé.

M. Raymond Barbé. C'est la machine soviétique qui a changé la face de la guerre!

M. Vivier. Lorsque nous voyions passer dans le ciel de France des armadas de 1.500 ou 1.800 bombardiers qui allaient abattre la force militaire allemande jusque dans ses repaires, ce n'était pas la machine de guerre soviétique, c'étaient bien des avions américains! Nous les regardions avec une immense espérance alors qu'ils allaient détruire les installations industrielles allemandes. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Mais nous parlons aéronautique. Vous ne viendrez pas prétendre que les avions américains étaient, à ce moment-là, fabriqués chez vous... (*Rires.*)

Ce n'est pas un lapsus; ce que j'ai dit, je l'ai dit à bon escient.

Ces appareils fabriqués en Amérique ont contribué pour une large part à la victoire commune.

Nous avons connu 1941; nous avons eu un autre ministre de l'air; il fut invoqué tout à l'heure à cette tribune, et pour ma part, je ne lui adresserai aucun hommage, au contraire! Il a adopté une solution paresseuse: au moment où l'on aurait pu changer les chaînes de fabrication dans nos usines, qu'a-t-on construit, de la libération jusqu'au départ de ce ministre, M. Tillon? On a continué la chaîne des avions allemands mise en service par l'occupant; on a sorti à la chaîne des Morane 500 et dérivés, ces avions hauts sur pattes qui en réalité étaient des Fieseler débaptisés pour les besoins de la cause. On a continué à construire des Ju. 52 que j'ai moi-même déclaré être d'excellents appareils pour l'Union française, mais qui sont cependant étrangers et périmés. On a donné à l'aviation civile des avions de tourisme, d'entraînement au pilotage, qui étaient des Stampe d'origine belge.

Et l'on nous reproche aujourd'hui de construire sous licence des appareils ultra-modernes dont nous n'avions pas l'équivalent dans notre pays!

M. le général Plagne. On a construit aussi l'Armagnac et le Languedoc!

M. Vivier. Nous sommes d'accord, et je le reconnais bien volontiers!

M. Jacques Mitterand. Mais vous oubliez de le dire!

M. Vivier. Je vous demande pardon, ce fut dit à cette tribune et je ne l'ai pas contesté.

Le rapporteur de la commission de la défense nationale déclarait à la tribune de la Chambre: « La France repousse toute répartition des tâches qui la reléguerait au rang de valet d'armes et la cantonnerait dans l'emploi exclusif des armes terrestres. Elle compte sur ses alliés, mais elle sait qu'elle a besoin d'une aviation forte pour protéger, en cas d'agression, le ciel et le sol nationaux. »

Comment ne pas souscrire à d'aussi nobles paroles qui correspondent tout à la fois au désir pacifique de notre pays et à la volonté de se défendre contre tout agresseur? (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Mes chers collègues, je propose de suspendre la séance après le discours de M. Vivier car, sur cette question urgente, plusieurs orateurs sont encore inscrits dans la discussion générale, notamment MM. Touré et Comiti.

Quel est sur ce point l'avis de la commission?

M. le président de la commission. La commission propose que la séance soit suspendue maintenant et reprise ce soir à vingt et une heures.

M. Jacobson, *président de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* Je propose plutôt la reprise de la séance à vingt heures.

M. le président. Je dois mettre aux voix tout d'abord l'heure la plus éloignée, c'est-à-dire vingt et une heures.

(*L'Assemblée, consultée, décide de reprendre la séance à vingt et une heures.*)

M. le président. Je signale à l'Assemblée que la deuxième question à l'ordre du jour ne pourra venir en discussion ce soir, M. Schmitt, rapporteur, étant souffrant. En conséquence, c'est la proposition n° 3 de M. Cortinchi — M. Racine Mademba, rapporteur, et M. Rond remplaçant M. Schock — qui viendra en discussion à la suite.

La séance est suspendue

(La séance, suspendue à dix-neuf heures, est reprise à vingt et une heures dix.)

(M. Diop Babakar, vice-président, remplace M. Fourcade au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. DIOP BABAKAR,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Dans la suite de la discussion générale sur le programme aérien, la parole est à M. Touré.

M. Touré. Mes chers collègues, j'interviens à la place de notre collègue, M. le docteur Borrey, empêché.

Si je prends la parole dans ce débat si spécial sur le projet de loi portant fixation du programme aérien, ce n'est pas pour parler de la défense de l'espace aérien, mais pour souligner la nécessité de voir se développer, à travers toute l'Union française, l'équipement aérien et l'aviation en général.

Si le fait d'avoir un programme aérien bien défini sur le plan purement militaire peut apporter, jusqu'à un certain point, une amélioration de tout ce qui est moyen de liaison aérienne sur le plan et de l'administration et du commerce et de l'économie en général et de la santé publique, je souscris à l'avis présenté par notre commission de la défense de l'Union française, surtout dans ce qu'il peut permettre de coordonner, dans tous les domaines, les aviations militaires et civiles, de manière à permettre aux territoires d'outre-mer une utilisation maximum de leur matériel aérien.

Je profite de ce que nous discutons du programme aérien pour souligner la pauvreté des crédits affectés à notre aviation civile, et pour vous dire combien est précaire, actuellement, la position de certains services du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

J'ai cru de mon devoir d'envoyer à chaque commissaire de la commission du plan un bref résumé sur la composition et le rôle du groupement aérien du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (S. G. A. C. C.); ce groupement comprend trois sections: école et entraînement, photographie aérienne, transport et liaison. Il est un des rouages essentiels de l'organisation du S. G. A. C. C.; il permet la cohésion entre les services aériens métropolitains et les services ultra-marins et apporte dans tous les territoires d'outre-mer, en Afrique noire en particulier, certains moyens de liaison que les compagnies de navigation aérienne, Air France ou toute autre compagnie, ne peuvent assurer.

Si nous avons, grâce à l'armée — bien que ce devrait être aussi du ressort de l'aviation civile — des circuits mensuels de liaisons intéressant les territoires sahariens et juxta-sahariens, nous avons aussi, grâce au groupement aérien du S. G. A. C. C., des liaisons beaucoup plus suivies qui permettent la visite régulière des postes isolés, dans lesquels vivent les techniciens qui assurent la sécurité aérienne pour les longs courriers. Le groupement aérien rend des services extraordinaires dans nos territoires d'Afrique noire; c'est lui qui dépanne rapidement les postes de radio-gonio, tout poste dépendant du S. T. S., en amenant d'urgence les pièces nécessaires, allant jusqu'à transporter des moteurs ou du matériel très lourd; il ravitaille en denrées fraîches certains postes perdus au milieu du désert; il sert, le cas échéant, d'avion sanitaire et même d'avion de liaison au point de vue administratif.

Si je suis entré dans ces détails de l'exploitation du groupement aérien du S. G. A. C. C., c'est qu'à la faveur de mesures de compression budgétaire, on voudrait jusqu'à un certain point le supprimer ou tout au moins lui faire perdre son indépendance et son efficience en l'affectant à la nouvelle école nationale de l'aéronautique.

Nous n'avons pas à discuter ici de la nécessité ou non de la nouvelle école nationale de l'aéronautique qui continue le C. P. P. N. Cette question technique nous dépasse. Mais je tenais à vous déclarer qu'il me semblait irrationnel de vouloir diminuer le travail de liaison et de transport des groupements aériens du secrétariat général de l'aéronautique.

Nous sommes déjà si mal servis outre-mer au point de vue liaison et transports aériens que ce serait encore réduire nos moyens d'action et par conséquent diminuer les rapports déjà trop ténus entre la métropole et les territoires d'outre-mer.

D'ailleurs, l'exploitation des groupements aériens du secrétariat général à l'aéronautique n'est pas déficitaire, au contraire. Car la section photographique qui rend des services très importants, et dont on ne pourrait plus se passer, couvre très largement ses frais d'exploitation.

Quant à la section liaison et transport, elle équilibre assez facilement son budget puisqu'elle réalise des mises en place rapides de matériel ou de personnel à des prix de revient beaucoups moins onéreux que ceux pratiqués par les compagnies privées ou Air France.

L'exploitation de ce groupement aérien sur le plan transport montre qu'administrativement il est bien géré, puisque pour aller par exemple de Marseille à Brazzaville, le prix de revient du passager est de 92.667 francs, alors que la compagnie Air France demande 112.700 francs et que la voie maritime et terrestre coûte 97.185 francs.

D'autre part, sur le plan des techniciens du secrétariat général à l'aéronautique civile et commerciale, en particulier des S. T. S., la relève doit continuer à se faire par voie aérienne pour gagner du temps, puisqu'en moins de quatre jours on va de Marseille à Brazzaville, alors que par la voie normale il faut au minimum vingt-quatre jours, ce qui entraîne des frais supplémentaires et surtout l'indisponibilité administrative du fonctionnaire.

Je m'excuse de m'être étendu aussi longuement sur un point particulier du programme aérien, mais je crois avoir raison d'insister sur les quelques détails précédents. La plupart d'entre vous, en effet, connaissent mal les services rendus par le groupement aérien du secrétariat général à l'aéronautique civile et commerciale. Lorsque, dorénavant, il vous arrivera de vous en entretenir avec certains collègues, soit de l'Assemblée nationale, soit du Conseil de la République, vous pourrez, s'il vous agrée, et si vous êtes d'accord avec mes conclusions, leur donner l'assurance que les crédits nécessités par l'exploitation du groupement aérien du secrétariat général à l'aéronautique civile vent être votés, puisque ce groupement doit être aidé et même développé, si l'on veut, dans tous les domaines, améliorer les mesures coordonnant les aviations civiles et militaires, de manière, — pour reprendre les termes de l'avis donné par votre commission de la défense de l'Union française — à permettre aux territoires d'outre-mer une utilisation maximum de leur matériel aérien actuellement trop réduit. Je ne reviendrai pas sur la position si importante des aéroclubs dont la création doit être multipliée outre-mer. Il faudrait leur affecter des crédits importants, mettre en œuvre une politique cohérente d'expansion des aéroclubs, ce qui permettrait d'améliorer, mieux, de mettre enfin au point et immédiatement l'aviation sanitaire territoriale outre-mer.

Tout autre programme n'est actuellement qu'illusion et utopie. Grâce à cette politique d'expansion des aéroclubs et des services de l'aviation légère et sportive, auxquels nous faisons entière confiance, nous aurons une solution rapide, efficiente à ces problèmes si importants et souvent si angoissants, des évacuations sanitaires outre-mer. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Comiti.

M. Comiti. Mesdames, messieurs, permettez-moi tout d'abord de faire une remarque — une remarque que vous avez dû faire vous-mêmes — et qui s'impose à la lecture des premières lignes de l'exposé des motifs du projet gouvernemental.

L'article 1er de la loi du 2 août 1949 a fait obligation au Gouvernement de déposer avant le 1er septembre 1949, un projet déterminant le programme quinquennal de constructions aéronautiques et ses tranches annuelles d'études et de construction.

Or, ce projet de loi n'a été distribué à l'Assemblée nationale que le 2 mai 1950. Le rapprochement de ces deux dates fait ressortir une violation de la loi et un retard de 8 mois que nous ne pouvons passer sous silence.

Cependant, nous ne pouvons nous contenter de regretter le retard, comme l'a fait le rapporteur de la commission de la défense, ni de constater la violation de la loi. Il est de notre devoir d'exiger des explications du Gouvernement, d'autant plus que dans sa lettre du 7 juin 1950, le président du conseil demande à l'Assemblée de l'Union française de formuler son avis dans les moindres délais afin que l'examen du projet par le Parlement ne subisse pas de retard.

Sans doute, les ministres intéressés ne nous donneront jamais, en clair, les raisons qui ont motivé ce retard. Ils pourront toujours invoquer le temps limité ou les nécessités budgé-

taires. S'il fallait considérer ces raisons comme valables, on aurait quelque droit d'être sérieusement frappé de la légèreté avec laquelle s'engage le Gouvernement puisque ces soi-disant difficultés n'ont pas surgi après le 2 août 1949 et ne pouvaient être ignorées au moment du vote de la loi.

Les raisons véritables apparaissent dans l'exposé des motifs même où il est question « d'accords interalliés exigeant que soit organisé et soutenu l'effort aéronautique national ». Ce sont ces exigences qui sont à la base du projet de programme aérien, qui n'est pas spécifiquement français. Il est dicté par des intérêts qui ne sont pas les seuls intérêts de l'Union française. Il constitue, dans le domaine aérien, la part imposée au pays dans ce vaste plan de préparation à la guerre, et comme tel, il a dû être étudié, supervisé, approuvé par l'état-major de Fontainebleau, avec beaucoup d'attention sans doute, car personne n'ignore l'intérêt qu'attachent les Américains à tout ce qui a trait aux constructions aéronautiques et au développement de l'aviation.

Peut-être certains trouveront-ils cela logique, normal, suivant le jeu des coalitions, comme cela a été dit, mais alors, pour rester logiques avec eux-mêmes, ils admettront avec nous que l'indépendance de la France est vraiment compromise.

Ce programme aérien sur lequel le Gouvernement demande notre avis est, on l'a dit, exclusivement militaire. Je cite les termes de l'exposé des motifs: « Ce sont les impératifs militaires qui commandent et la réorganisation et la structure nouvelles de notre industrie aéronautique. » Si, à différentes reprises il est fait allusion à l'aviation civile, on ne prévoit pour celle-ci que ce qui peut servir l'aviation militaire. Cette subordination totale de la première à la seconde apparaît avec une netteté frappante à l'article 6. Il s'agit de dépenses correspondant à la réalisation du programme d'études, de recherches et d'investissements techniques.

Il est prévu 13,4 milliards pour les études spécifiquement civiles; 18 milliards pour les investissements techniques, et 13,8 milliards pour les études communes de l'aéronautique civile et militaire.

Le budget des travaux publics, des transports et du tourisme supportera la totalité des dépenses prévues au premier poste, soit 13,4 milliards; le tiers des dépenses du deuxième, soit 6 milliards, et 30 p. 100 des dépenses du troisième, soit 4,14 milliards. En tout, 23 milliards et demi au compte du budget des travaux publics.

L'article 6 ajoute, *in fine*, « compte tenu des engagements antérieurs, les crédits de payement à prévoir annuellement pour les années 1951, 1952, 1953, s'élèveront à 30 milliards, la participation de l'aéronautique civile étant fixée à 10,6 milliards. »

Ce sont donc les militaires qui déterminent une grande part des crédits de l'aviation civile, et ce sont eux qui en disposent, puisque c'est le ministre de la défense nationale, comme le dit l'article 6, qui est autorisé à engager ces dépenses pour la réalisation du programme.

Ainsi apparaît, non seulement la subordination totale de l'aviation militaire, mais aussi le camouflage de certains crédits inscrits à différents postes et utilisés à des fins militaires. Ce qui démontre que les sacrifices imposés à notre pays pour la préparation à la guerre sont autrement importants que ceux qui transparaissent des chiffres officiels mentionnés au seul budget de la défense nationale.

Pour justifier, dans une certaine mesure, ce programme d'armement aérien, on invoque le développement de notre industrie aéronautique: « la mise en œuvre de ce programme permettra de maintenir sensiblement constant — dit l'exposé des motifs — le niveau actuel des effectifs travaillant aux fabrications de cellules, avec, peut-être, une concentration plus poussée des établissements.

« Dans le domaine des moteurs, ce programme assurera la stabilité de l'emploi aux effectifs qui seront maintenus après la réorganisation en cours. »

On écrit cela alors que, depuis quelques années, et surtout depuis la mise en vigueur du plan Marshall, nous assistons à la liquidation systématique de ce qui fut notre première industrie nationale, et nous vous invitons à réfléchir sur la valeur de quelques chiffres:

En 1946, il y avait 96.000 travailleurs dans l'industrie aéronautique. En 1948, il n'y en avait plus que 39.000, et en 1950, il y en a 22.000.

29 établissements sont complètement fermés. Des menaces pèsent sur la S.N.C.A.S.O. de Rochefort et de Châteauroux.

On parle maintenant de fermer Latécoère et Morane; on prévoit d'importants licenciements chez Bréguet, car ce ne sont pas seulement les usines nationalisées qui sont touchées, c'est aussi l'industrie privée qui est atteinte.

On a liquidé la S.N.E.C.M.A.-Argenteuil, et l'on sait dans quelles conditions scandaleuses a été décidée et effectuée la fermeture de la S.N.C.E.M.A.-Kellermann, que notre camarade André Marty a dénoncée avec vigueur à l'Assemblée nationale.

Développement de notre industrie aéronautique? Mais la commande du S.O. 2010 « Armagnac » dont personne ne conteste la supériorité malgré l'accident de ces jours derniers, a été réduite; elle était à l'origine de vingt-cinq; elle a été ramenée à quinze, puis à huit. On a fermé la Société nationale de constructions aéronautiques du Centre et arrêté ainsi la fabrication du « Cormoran » après avoir dépensé des milliards et alors que les appareils étaient prêts. On a arrêté la fabrication du S.O. 30 R alors que la compagnie Air France avait commandé des appareils. On a stoppé la construction des Laté et on ne se soucie point de rétablir la liaison avec les Antilles.

Développement de notre industrie aéronautique? Mais les moteurs Gnôme-et-Rhône qui devaient servir aux S.E. 2010 ont été remplacés par des moteurs américains Prat et Wittney et les crédits destinés à l'achat de ces moteurs ont été débloqués ces jours derniers sur le fonds Marshall.

D'un autre côté, on vante volontiers la valeur et la conscience professionnelle des ingénieurs et des ouvriers français, mais on n'hésite pas à les réduire au chômage et à la misère. Pour relever le prestige de la France dans le domaine de l'aviation, on condamne — je dis bien « on condamne » — les ingénieurs et les techniciens français à travailler sous le contrôle et sous les ordres des nazis, comme c'est le cas pour Oestrich.

M. Vivier. C'est M. Tillon qui l'a recruté.

M. Comiti. Vous pouvez le dire, monsieur Vivier, je veux bien l'accepter; en effet, M. Tillon a fait venir l'ingénieur Oestrich en France, comme prisonnier de guerre, en résidence surveillée; son logement était surveillé; il travaillait sous le contrôle des ingénieurs français. Il n'avait pas la possibilité de se perfectionner. Aujourd'hui c'est le contraire. L'ingénieur Oestrich est libre en France, il n'est point du tout considéré comme prisonnier de guerre, et c'est lui qui contrôle et surveille les ingénieurs français. Voilà la différence! Et il doit y avoir, de la part de ces ingénieurs français, une certaine rancœur à travailler sous le contrôle des nazis!

Alors que les usines sont fermées et les ouvriers licenciés, dans l'obligation de chercher ailleurs une place qu'ils ne trouvent pas, la compagnie Air France est équipée avec des appareils étrangers, avec des Constellations et des Dakotas, et les accidents de ces temps derniers — que ce soit celui des Açores ou ceux de Bahrein, ou, le dernier en date sur la ligne Paris-Dakar — prouvent assez que le matériel américain n'est pas supérieur au matériel français.

C'est clair! Pour qui veut voir la réalité, sans se laisser aveugler par la passion partisane, la liquidation de l'industrie aéronautique française au profit de l'étranger est évidente. D'ailleurs, il est significatif que le projet du Gouvernement rappelle à différentes reprises, comme pour donner une explication anticipée, qu'il faudra faire appel à l'aide extérieure la plus large.

Nous lisons, dans l'exposé des motifs:

« Même dans le cadre du programme conservé, une partie des études annexes — concernant, par exemple, les équipements — ne pourra être le seul fait de la technique française, et il faudra fair appel, sous une forme ou sous une autre, à l'aide extérieure.

« Sur le plan technique, l'aide extérieure ira de la cession d'équipements à la cession d'ensembles complets, en passant par d'éventuelles fabrications sous licence.

« Quant aux matériels, dont le prix ou la technique excèdent les moyens nationaux, ou qui ne pourraient être livrés dans les délais acceptables, mais qui s'avèrent cependant nécessaires à l'équipement du parc aérien national, leur acquisition sera envisagée sur le plan interallié.

« Enfin, ce projet de loi ne comporte pas l'étude et la fabrication d'un matériel aérien stratégique dont la construction excèderait nos moyens financiers et industriels et dont l'emploi n'entre pas dans le cadre de nos missions. »

Qu'est-ce que cela veut dire?

Cela veut dire:

1° Que nos mission sont imposées, et le général Delmas, comme M. Laurent Eynac l'admettent;

2° Que nos fabrications sont imposées.

Mais il y a quelque chose de plus sérieux encore: l'étude de certains matériels nous est interdite. Cela est d'une extrême gravité pour l'avenir de l'aviation française, car on sait ce que peuvent valoir ces études pour l'avenir de notre aviation, dont les progrès se développent aujourd'hui avec une rapidité toujours croissante.

Toutes ces citations que je viens de faire sont tirées de l'exposé des motifs et correspondent bien aux déclarations du Général Bradley — qu'on le veuille ou non— selon lesquelles la fabrication du matériel lourd appartient uniquement aux Américains.

En somme, il s'agit de la construction de plus de deux mille appareils. Nous demandons à connaître le rapport, en nombre et en valeur, des appareils dont on prévoit la construction en France, et des appareils dont l'acquisition se fera à l'étranger. Je suis certain que ce rapport chiffré mettrait en évidence la duperie que représente la promesse du développement de l'industrie aéronautique française.

Oui, la France peut reprendre un des premiers rangs dans le domaine de l'aéronautique. Dans le passé d'ailleurs, elle a apporté quelque chose au monde. Elle a toujours eu, elle a encore, des moyens intellectuels suffisants, des techniciens hautement qualifiés, mais, il faut le dire, les gouvernements successifs, de moins en moins libres, parfois sous couvert de réorganisation, procèdent à la liquidation de cette industrie qui fut l'orgueil de la France.

Cette industrie n'existe pas dans les pays d'outre-mer, à part les ateliers de réparation de Maison-Blanche et de Casablanca, dont vous parliez tout à l'heure. Si elle existait, elle serait sans doute mise à mal comme celle de la France.

On peut d'ailleurs se demander ce que vont devenir ces ateliers d'Afrique du Nord. A un moment donné, le personnel réparait du matériel français. Mais les D. C. 4 américains sont venus remplacer les Languedoc français. Les pièces de rechange arrivent d'Amérique; l'entretien est forcément moindre, et l'activité est réduite.

Le rapporteur de la commission de la défense nationale nous indique la part réservée à l'outre-mer dans le programme aérien:

80 bimoteurs;

64 avions de transport;

66 appareils d'observation d'artillerie, etc.

On peut vraiment se demander si cela répond aux vœux des populations d'outre-mer.

Oui, les populations d'Afrique du Nord, comme celles d'Afrique noire, ou de Madagascar, ou des Antilles, ont besoin d'avions, mais d'avions qui facilitent leurs transports, qui concourent au développement économique et social de leur pays et non de chasseurs, d'appareils de combat ou de lutte anti-sous-marine. Les populations des Antilles préféreraient apprendre le rétablissement de la liaison Bordeaux-Fort-de-France et Pointe-à-Pitre et le rétablissement du réseau français local à l'envoi d'appareils militaires en Algérie ou au Sénégal.

On invoque constamment la défense de l'Union française, mais les populations d'outre-mer ne se sentent nullement menacées, sinon par ceux qui les exploitent et les oppriment. Ce qu'elles savent, c'est qu'on subordonne tout à la préparation de la guerre, qu'on s'efforce de constituer et qu'on essaie de leur faire accepter un appareil militaire à caractère agressif pour lequel on prodigue des centaines et des centaines de milliards...

M. Perier. C'est de la Corée du Nord que vous voulez parler ?

M. Comiti. ...alors qu'elles ne peuvent faire aboutir les revendications les plus élémentaires.

Nous pouvons très bien parler de la Corée...

M. Paul Catrice. En effet, ce serait très intéressant.

M. Comiti. Mais si vous en parlez, il faudrait ne pas oublier les circonstances dans lesquelles s'est produite l'agression. Il faudrait ne jamais oublier, monsieur Perier, que, quelques jours avant, il y avait des Américains, dont M. Forster Dulles, M. Johnson et M. Bradley à Séoul même! (*Mouvements divers.*) Il ne faudrait jamais oublier cela! Ce que vous ne pouvez admettre évidemment, c'est que le patriotisme des Coréens soit plus puissant que les bombardiers américains...

...Mais il n'en reste pas moins qu'un agresseur rossé reste quand même un agresseur! (*Exclamations au centre et à gauche.*) Cela vous ne pouvez l'admettre!

M. Perier. Il me semble avoir entendu ce langage dans la bouche de Hitler à une certaine époque!

M. Comiti. Vous vous y entendez pour intervertir les rôles, mais la vérité est là! (*Nouvelles rumeurs.*)

M. Raymond Barbé. La Corée aux Coréens! Le Vietnam aux Vietnamiens!

M. Perier. ...et la France aux Français!

M. le président. M. Comiti seul a la parole!

M. Comiti. En effet, la France aux Français et nous ne sommes pas de ceux qui ouvrent la porte à l'étranger comme beaucoup... avec un état-major à Fontainebleau qui contrôle notre programme. (*Vives rumeurs au centre.*)

M. Raymond Barbé. Ils jetteront les Américains à la mer!

M. Paul Catrice. Qui est l'agresseur dans l'Union française ?

M. Comiti. Monsieur l'abbé, je vous le dirai peut-être un jour. En tous cas, quand vous posez la question: « Qui est l'agresseur dans l'Union française ? » je pourrais vous dire que l'on prépare pour l'Union française des jours sombres parce qu'on prépare la guerre. (*Au sujet! au sujet! au centre.*)

Je vous disais tout à l'heure que l'on dépense des milliards et des milliards et que les populations sont impuissantes à faire aboutir leurs revendications.

Un exemple: les invalides de guerre, en Afrique noire comme ailleurs, attendent avec impatience que leur pension soit portée au même taux que les pensions de leurs camarades de France. Ils attendent! victimes de la dernire guerre, ils sont déjà victimes de celle que l'on prépare pour demain!

Les populations d'outre-mer savent qu'on leur refuse les crédits suffisants pour des travaux susceptibles d'améliorer leurs conditions de travail et de vie, alors que les budgets de guerre s'enflent toujours et que M. Pleven vient de demander 80 milliards supplémentaires. (*Mouvements divers au centre.*)

Ces conditions de travail et de vie, on les connaît. Si je parlais de misère, d'abandon, de situations lamentables, angoissantes ou d'appels désespérés, on ne pourrait pas me taxer d'exagération, parce que certains de nos collègues pourraient trouver au *Journal officiel* leurs propres termes.

Cependant, il convient de souligner ici que lorsque les travailleurs d'outre-mer réclament leurs droits, demandent la justice, défendent leurs libertés et leur pain, ils sont l'objet, au nom du droit et de la justice, d'une répression féroce; et les événements de Madagascar et de Côte-d'Ivoire, et d'Algérie, illustrent suffisamment l'ampleur de ces méthodes répressives inqualifiables. (*Interruptions.*)

Dans son avis, M. Georget, au nom de la commission de la défense, demande que « soient intensifiés, dans toute la mesure du possible, les travaux d'infrastructure et d'équipement technique ».

Nous savons à quoi et à qui sont destinés ces travaux en Afrique noire et ailleurs.

M. Michelet. Vous n'y connaissez rien!

M. Comiti. Nous savons à quoi et à qui doivent servir ces terrains d'aviation échelonnés à travers l'Union française, et auxquels on n'a jamais porté autant d'attention. Certainement pas, comme on l'a dit ici même pour ceux de l'Afrique du Nord, à faciliter le transport des moutons, afin d'assurer à meilleur marché le ravitaillement de la région parisienne!

Et l'exemple le plus frappant — la preuve indéniable pourrais-je dire — est celui des Antilles.

Vous n'ignorez pas — personne ne les ignore! — certaines déclarations significatives:

Le 14 juin 1947, le sénateur Wiley, lors de la discussion, au sénat américain, du rapport Herter sur le plan Marshall, déclarait que les Etats-Unis devaient obtenir des bases stratégiques et des aérodromes aux Antilles françaises. Les officiels français, d'ailleurs, n'ont pas caché ces prétentions.

Si on pouvait être sceptique hier, aujourd'hui le doute n'est plus possible. On a accordé satisfaction au sénateur Wiley.

Le plan d'équipement prévoyait d'importants travaux aux Antilles: routes, hôpitaux, écoles, etc. Il fut fait peu de choses dans ces différents domaines, mais d'énormes crédits furent consacrés à la construction des deux aérodromes de la Martinique et de la Guadeloupe.

Trente millions par mois pour la construction de l'aérodrome du Lamentin. J'ai déjà eu l'occasion de dire à cette tribune avec

quelle hâte les travaux ont été poussés et avec quels moyens puissants ils ont été exécutés.

Pour les populations antillaises, pour beaucoup d'entre nous peut-être, cette hâte ne pouvait s'expliquer que par la nécessité de rétablir une liaison rapide avec la France et d'intensifier le trafic aérien. A l'espoir, en apparence justifié, a succédé la désillusion. Depuis que les deux terrains sont ouverts au trafic, pas un seul avion français ne s'y est posé.

M. Max André. Ce sont des bases offensives, sûrement!

M. Perier. Les Antilles sont aux portes de la Russie; chacun sait cela!

M. Comiti. Vous pouvez ne pas nous croire. C'est le droit de chacun. Beaucoup d'entre nous ont souri lorsque j'en parlais, il y a un an.

M. Paul Catrice. Et nous continuons à sourire.

M. Comiti. Aujourd'hui les faits s'imposent aux plus incrédules. Je vous apporte les preuves.

Dès que l'aérodrome du Raizet fut terminé, en mars 1950, il fut inauguré, en fait, par un curtiss-commando des forces aériennes américaines. L'inauguration officielle eut lieu le 14 mai dernier.

Un peu auparavant, on apprenait que la compagnie Air France, qui assurait la liaison Antilles-Porto-Rico, liquidait. Le personnel autochtone était remercié, le personnel métropolitain rapatrié et les appareils « Catalina » vendus. Le personnel américain prenait en même temps possession de l'aérodrome.

Pour le terrain de la Martinique, même opération: inauguration officielle le 15 mai. Le même jour, les Américains et les Britanniques inaugurent leurs lignes et une dépêche A.F.P. nous annonce: « Provisoirement Air France n'assure aucun service, la liaison hebdomadaire avec San Juan de Porto-Rico ayant été supprimée depuis le 16 mai », c'est-à-dire au lendemain de l'inauguration officielle.

Ainsi, il faut bien l'admettre, avec de l'argent français, les Français construisent des aérodromes; on en pousse activement les travaux et, le jour de l'inauguration officielle, Air France disparaît et cède la place à des compagnies étrangères.

Vous pouvez trouver cela normal, mais les populations antillaises pensent autrement, et à la Martinique, comme à la Guadeloupe, elles s'élèvent avec indignation contre ces faits qu'elles ne peuvent admettre.

A l'aérodrome du Lamentin et à celui du Raizet, ajoutez celui de Rochambeau, à la Guyane, utilisé depuis longtemps déjà par la *Pan American Airways*. Le sénateur Wiley a eu satisfaction. (*Exclamations au centre.*)

En fait, ces terrains sont des terrains civils certes, mais destinés principalement à des fins militaires.

M. Perier. Cet aérodrome a été construit pendant la guerre pour aider les Russes, les Américains et tous les alliés dans la guerre contre l'Allemagne...

M. Comiti. Déjà aux mains des Américains, ils ne sont que des relais, des étapes qui rapprochent des terrains d'Afrique destinés aux mêmes fins, des étapes vers les pistes de Tunisie, vers le Sud oranais, où l'on expérimente des V 2, vers les terrains du Maroc, ceux de Casablanca, de Meknès, de Rabat, de Marrakech, d'Agadir et de Port-Lyautey où l'on installe des radars, de puissantes stations de radio, et où se trouvent des forteresses volantes et de grands bombardiers de la marine américaine.

M. Max André. L'offensive des radars !...

M. Comiti. On s'explique mieux ainsi le sens des paroles du général Spaarz, ancien chef d'état-major des forces aériennes américaines quand il écrivait dans la revue *Life* que, sur la carte de tout aviateur américain, l'Afrique du Nord est à l'heure actuelle une des régions les plus importantes du point de vue stratégique.

M. Max André. C'est la géographie qui l'indique.

M. Comiti. Ainsi, alors que la misère s'accroît, alors que s'aggravent sans cesse les conditions dans lesquelles travaillent et vivent les populations d'outre-mer, au lieu de se préoccuper de développement économique et social, au lieu de donner à la production l'impulsion nécessaire, d'améliorer l'habitat, de rechercher, en somme, une vie moins médiocre pour ces populations auxquelles on ne refuse pas les promesses, on leur propose des bi-moteurs légers et des appareils d'observation d'artillerie...

M. Paul Catrice. C'est mieux que dans les camps de représailles en Russie...

M. Comiti. ...et on leur fait supporter les conséquences de la préparation sans cesse plus accrue d'une nouvelle guerre qui ne peut être qu'une guerre d'agression et qui serait une guerre atomique, vous le savez. (*Exclamations au centre.*)

Eh bien, les populations d'outre-mer ne sont pas consentantes. Elles sont contre la guerre. Elles sont contre la guerre colonialiste au Viet-Nam, guerre injuste, ruineuse, meurtrière. Elles sont contre la bombe atomique, arme d'épouvante et de destruction massive qu'avec d'autres MM. Reynaud, Schuman et Le Trocquer recommandent d'employer, et dans les coins les plus reculés de l'Union française...

M. Perier. Elles sont contre toutes les armes, comme nous.

M. Comiti. ...On comprend le véritable sens de l'appel de Stockholm et on le signe. (*Interruptions au centre et à gauche.*)

Les populations d'outre-mer veulent travailler et vivre en paix, et cette paix menacée, avec le peuple de France elles la défendront avec acharnement.

C'est parce que le programme aérien, qui nous est proposé aujourd'hui est un programme de guerre, qu'il est imposé à notre pays, qu'il répond aux buts que s'est fixés le pacte atlantique et qu'il pèserait lourdement sur les populations d'outre-mer que nous ne l'acceptons pas et que nous repoussons l'avis présenté par la commission de la défense. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage de la discussion de l'avis sur le projet de loi.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de l'avis.*)

M. le président. Je donne lecture du préambule de l'avis:

« L'Assemblée de l'Union française émet un avis favorable à l'adoption du projet de loi portant fixation d'un programme aérien et demande que, dans le cadre de ce programme:

« Soient intensifiés, dans toute la mesure du possible, les travaux d'infrastructure, l'équipement technique et la défense des bases aériennes et aéronavales des territoires d'outre-mer.

« Soit poursuivie l'étude et soit réalisée la fabrication des types d'avions spécialement adaptés aux conditions imposées par leur emploi outre-mer.

« Soient renforcées les installations industrielles aéronautiques existant outre-mer et soit réalisée l'extension à d'autres territoires et en particulier à l'Afrique occidentale française, d'installations similaires en rapport avec le matériel aérien servant dans ces régions.

« Soit réservée annuellement, pour les territoires d'outre-mer, une partie des crédits prévus à l'article 6 et, en particulier, ceux destinés aux investissements techniques.

« Soient intensifiées les mesures coordonnant, dans tous les domaines, les aviations militaire et civile, de manière à permettre aux territoires d'outre-mer une utilisation maximum de leur matériel aérien actuellement trop réduit.

« L'Assemblée de l'Union française demande en outre à être consultée sur les modalités d'application du plan quinquennal touchant l'équipement aérien militaire et civil des pays d'outre-mer. »

M. Laurent-Eynac a déposé un amendement tendant à compléter ainsi le cinquième alinéa du préambule: « soit également réservée annuellement pour les territoires d'outre-mer une part des crédits prévus à l'article 7 pour l'équipement, la mise en œuvre et l'entretien des forces aériennes ».

La parole est à M. Laurent-Eynac pour défendre son amendement.

M. Laurent-Eynac. Mesdames, messieurs, mon amendement n'a pas besoin d'être longuement défendu, après les explications que j'ai eu l'honneur d'apporter à cette tribune dans la discussion générale.

Votre commission vous propose, au cinquième alinéa, que « soit réservée annuellement, pour les territoires d'outre-mer, une partie des crédits prévus à l'article 6, et en particulier ceux destinés aux investissements techniques », et j'en suis bien d'accord.

J'ai souligné, dans mes développements, combien l'effort technique et les investissements qui s'y réfèrent doivent être largement subventionnés, mais il m'a semblé qu'il était opportun que soit également annuellement réservée pour les territoires d'outre-mer une part des crédits prévus à l'article 7 pour l'équipement, la mise en œuvre et l'entretien des forces aériennes

Vous comprendrez certainement la portée de mon amendement si je vous rappelle le libellé de l'article 7. Il est extrêmement important puisque, en effet, le plan qui vous est soumis porte essentiellement sur les matériels et que l'article 7, lui, va représenter, quand nous additionnerons les lois de finances de chacune des années auxquelles il se réfère, un total de crédits extrêmement élevé, puisque ces inscriptions à l'article 7 se réfèrent à ce qu'on appelle aujourd'hui les applications du plan, c'est-à-dire tout ce qui a trait à l'entretien, à l'équipement, à la mise en œuvre des formations militaires. Or, le texte de l'article 7 est si général qu'on pourra entendre par là que les dépenses prévues dans cet article se réfèrent essentiellement ou exclusivement à l'armée de l'air de la métropole. Je veux qu'il soit formellement exprimé par notre Assemblée que les dotations prévues par les lois de finances de chacune des années, en ce qui concerne l'application du plan jusqu'en 1955, prévoient qu'une partie des crédits envisagés à l'article 7 sera réservée à l'entretien, à l'équipement et à la mise en œuvre des forces aériennes outre-mer.

Telle est l'économie de mon amendement, j'espère que l'Assemblée de l'Union française voudra bien l'accepter. (*Applaudissements.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le vice-président de la commission. L'amendement présenté par M. Laurent-Eynac traduit la pensée de la commission. En conséquence, elle l'accepte bien volontiers.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Laurent-Eynac accepté par la commission.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Laurent-Eynac a déposé un autre amendement tendant à compléter ainsi le sixième alinéa de l'avis: « notamment dans l'ordre des transports et du travail aériens. »

La parole est à M. Laurent-Eynac pour soutenir son amendement.

M. Laurent-Eynac. Cet amendement appelle quelques observations très courtes dont je m'excuse. En réalité, le texte de l'avis nous donne en principe satisfaction quand il « demande que soient intensifiées les mesures coordonnant dans tous les domaines les aviations militaire et civile, de manière à permettre aux territoires d'outre-mer une utilisation maximum de leur matériel aérien actuellement trop réduit ». Mon amendement ajoute: « notamment dans l'ordre des transports aériens et du travail aérien ». Je mets en forme, par cet amendement, les déclarations que j'ai apportées tout à l'heure à la tribune, à savoir que l'aviation militaire doit apporter son concours à l'aviation civile, à la vie économique de nos territoires. Par exemple, tous les matériels types d'escadrilles d'outre-mer servies, comme vous l'avez signalé, d'ailleurs, par le Dassault 375 ou par les cargos moyens, tous ces matériels peuvent être mis au service d'entreprises civiles ou leur apporter leur concours et ils peuvent être servis par des personnels militaires réquisitionnés, mis au service de ces entreprises d'intérêt général.

Il y a là une nouveauté et je me rends bien compte que l'autorité militaire mettra quelque temps à trouver les modalités, l'ajustement, le mécanisme nouveau qui feront fonctionner cette sorte de juxtaposition des activités militaires et des besoins civils.

Il n'y a là rien de révolutionnaire et l'intérêt est si évident que l'autorité militaire ne pourra refuser son concours pour satisfaire les besoins économiques de nos territoires d'outre-mer.

C'est là le sens de mon amendement. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

M. le vice-président de la commission. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement accepté par la commission.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le préambule amendé par l'adoption des deux amendements de M. Laurent-Eynac.

(*Le préambule, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er du projet de loi:

« Art. 1er. — Les forces aériennes de l'armée de l'air seront pourvues d'avions appartenant aux catégories suivantes:

« Chasseurs d'interception et d'attaque au sol (catégorie A);

« Chasseurs tout temps et reconnaissance et, éventuellement, d'attaque au sol (catégorie B);

« Transports moyens (catégorie C);

« Bi-moteurs légers (d'outre-mer, d'entraînement et de servitude) (catégorie D);

« Avions-école de début et de transition (catégorie E);

« Avions de perfectionnement (catégorie F);

« Appareils d'observations d'artillerie (catégorie G);

« Avions de liaison (catégorie O) ».

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 2:

« Art. 2. — Les forces aériennes de la marine (aéronautique navale) seront pourvues d'avions appartenant aux catégories suivantes:

« Chasseurs embarquables (catégorie A);

« Avions de lutte anti-sous-marine (catégorie H);

« Avions d'attaque embarquables (catégorie I);

« Amphibies lourds pour la surveillance anti-sous-marine et le sauvetage S. A. M. A. R. (catégorie J);

« En outre, l'aéronautique navale utilisera les catégories d'avions suivantes déjà prévues pour l'armée de l'air:

« Transports moyens (catégorie C);

« Bi-moteurs légers (catégorie D);

« Avions-écoles de début et de transition (catégorie E);

« Avions de perfectionnement (catégorie F);

« Avions de liaison (catégorie O).

« Si les délais de construction des chasseurs embarquables s'avéraient trop longs, l'aéronautique navale pourrait utiliser temporairement des chasseurs A, non embarquables. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 3:

« Art. 3. — Le tonnage de matériel correspondant au poids à vide des appareils équipés, prévus au titre de la présente loi pour l'armée de l'air et l'aéronautique navale au cours de la période 1950-1955 fait l'objet du tableau ci-dessous qui indique le type des appareils ainsi que leurs tonnages tels qu'ils peuvent être estimés dans l'état actuel de la technique.

« Ce programme reprend les opérations antérieurement autorisées, à l'exclusion du programme 1944-1945.

Armée de l'air.

MATÉRIEL	CATÉGORIE	TONNAGE
Avions de combat	A et B	6.750
Cargos moyens	C	1.500
Bi-moteurs légers	D	1.350
Moyens généraux	E, F, G	500
Tonnage général		10.100

Aéronavale.

MATÉRIEL	CATÉGORIE	TONNAGE
Avions de combat embarquables	A 1 et J	2.100
Avions de lutte anti-sous-marine et amphibies lourds	H et J	1.500
Cargos moyens	C	360
Avions légers et moyens généraux	D, E, F	340
Tonnage total		4.300

« Tonnage général, 10.100+4.300 = 14.400 tonnes. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(*L'article* 3, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 4:

« Art. 4. — Pour la réalisation d'une première tranche de fabrication des appareils définis à l'article 3 de la présente loi et dans la limite du tonnage total prévu à cet article, il est ouvert au ministre de la défense nationale, en addition aux autorisations de programme précédemment accordées et qui s'élèvent à 64.250 millions de francs au titre du budget de la défense nationale (section air) et à 11.298 millions de francs au titre du budget de la défense nationale (section marine), des autorisations de programme s'élevant à la somme globale de 83.952 millions de francs applicables aux chapitres ci-après:

« Section air:

« Chap. 910. — Télécommunications. — Fabrications ..... 6.900.000.000 F.

« Chap. 912. — Matériel de série de l'armée de l'air..... 54.850.000.000

« Section marine:

« Chap. 9062. — Aéronautique navale. — Matériel de série..... 22.202.000.000

Total égal ..... 83.952.000.000 F.

« L'échéancier prévu pour la couverture des autorisations de programme précédemment accordées et non couvertes en crédits de payement et des autorisations de programme ouvertes par le présent article s'établit comme suit:

ARMÉES	1951	1952	1953	1954	1955
Armée de l'air	19,2	22,8	22,8	22,8	19,2
Aéronavale	4,5	6,7	6,7	6,9	4,5
Totaux	23,7	29,5	29,5	29,7	23,7

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(*L'article* 4, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 5:

Art. 5. — Il est ouvert au ministre de la défense nationale une autorisation de programme de 4.500 millions de francs destinée à la commande d'avions d'attaque embarquables. Elle est applicable au chapitre 9062. — « Aéronautique navale. Matériel de série » du budget de la défense nationale (section marine).

« Les crédits de payement correspondants seront ouverts, en sus des crédits prévus à l'article 4, à raison de 1.500 millions de francs pour chacun des exercices 1951, 1952, 1953.

« Si l'industrie française ne peut fournir ces appareils dans les délais compatibles avec le rééquipement des forces navales, ces appareils pourront être achetés à l'étranger. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article* 5, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 6:

« Art. 6. — Durant les années 1951, 1952, 1953, le ministre de la défense nationale sera autorisé à engager pour la réalisation du programme d'études, de recherches et d'investissements techniques des dépenses correspondant:

« *a*) Aux études spécifiquement militaires s'élevant à un montant global de 15,1 milliards;

« *b*) Aux études spécifiquement civiles s'élevant à un montant global de 13,4 milliards;

« *c*) Aux investissements techniques s'élevant à un montant global de 18 milliards;

« *d*) Aux études et dépenses communes de l'aéronautique militaire et civile s'élevant à un montant annuel de 13,8 milliards.

« Une participation égale à la totalité des dépenses du poste *b*, au tiers des dépenses du poste *c* et à 30 p. 100 des dépenses du poste *d* sera inscrite chaque année au budget des travaux publics, des transports et du tourisme.

« Compte tenu des engagements antérieurs, les crédits de payement à prévoir annuellement pour les années 1951, 1952, 1953, s'élèveront à 30 milliards, la participation de l'aéronautique civile étant fixée à 10,6 milliards. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6.

(*L'article* 6, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 7:

« Art. 7. — Seront inscrites chaque année dans la loi de finances les autorisations de programmes nécessaires à la poursuite des fabrications au-delà de celles autorisées à l'article 4 de la présente loi, dans le cadre du programme défini par l'article 3, ainsi que les crédits applicables aux dépenses entraînées par l'équipement, la mise en œuvre et l'entretien des forces aériennes de l'armée de l'air et de l'aéronautique navale résultant de l'emploi des matériels aériens actuellement en service ou construits en application de la présente loi, ou reçus dans le cadre des accords interalliés. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7.

(*L'article* 7, *mis aux voix, est adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

M. Vivier. Je demande un scrutin public.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par M. Vivier.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants..... 166
Majorité absolue..... 84

Pour l'adoption..... 127
Contre 39

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

— 6 —

EXECUTION DES PLANS D'EQUIPEMENT ECONOMIQUE

Discussion d'une proposition; adoption.

M. le président. L'ordre du jour tel qu'il avait été fixé par l'Assemblée appellerait la discussion de la proposition de M. Cortinchi tendant à inviter le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer de prendre des mesures pratiques propres à faciliter l'exécution des plans d'équipement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946 et considérés

en fonction de l'homme et du milieu. (N°s 58, année 1949, et 153, année 1950. — M. Mademba Racine, rapporteur; n° 193, année 1950; avis de la commission du plan, de l'équipement et des communications. — M. Georges Riond, rapporteur.)

M. Riond, rapporteur, étant absent, je consulte l'Assemblée sur l'opportunité de reporter cette question à la suite.

M. Raymond Barbé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Barbé.

M. Raymond Barbé. Je ne ferai pas obstacle au renvoi à la suite de la proposition rapportée par M. Racine Mademba et par M. Riond, mais le problème qui se pose devant nous est le suivant: l'Assemblée avait envisagé, avant la suspension de la séance, que l'examen de cette question fit l'objet de cette séance de nuit. Je me permettrai donc de demander à M. le président s'il s'agit, en renvoyant cette question à la suite, de lever la séance immédiatement ou d'évoquer une autre question. En ce dernier cas, je tiendrai à exprimer les regrets du groupe communiste, toute autre question ayant été implicitement retirée de l'ordre du jour avant la suspension de la séance.

M. Jacobson, *président de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du plan.

M. le président de la commission du plan. Je voudrais indiquer que la question du plan du Tchad est au nombre de celles figurant à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui mardi 18 juillet. Cet ordre du jour comportait sept points; celui qui pourrait venir actuellement en discussion, concernant le Tchad, portait le numéro 4.

De plus, cette question du Tchad a fait l'objet d'un rapport, quant au fonds, de la commission du plan et d'avis de deux commissions à la séance du 22 juin dernier — il y a environ un mois; depuis lors, elle a été inscrite plusieurs fois comme affaire commencée et non terminée.

Aussi ne peut-on soutenir que cette affaire vienne aujourd'hui d'une façon inattendue s'inscrire à notre ordre du jour.

M. Raymond Barbé. Me permettez-vous de vous répondre ?

M. le président. La parole est à M. Barbé.

M. Raymond Barbé. Je tiens simplement à indiquer que lorsque M. le président a proposé, tout à l'heure, la suspension de la séance et sa reprise à vingt et une heures, il a soumis à l'Assemblée l'ordre du jour suivant:

1° Suite de la discussion du programme aérien;

2° Discussion de la proposition relative à l'exécution des plans d'équipement en fonction de l'homme et du milieu.

Je prétends donc que dans les conditions où la séance a été suspendue à dix-neuf heures, il n'a pas été question d'étudier cette affaire du plan d'équipement du Tchad. Je ne conteste pas qu'elle ait figuré à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui; je rappelle simplement la façon dont M. le président a fixé, avec votre assentiment et le nôtre, l'ordre du jour de la séance de nuit. Il va sans dire que si cet ordre du jour avait été fixé de façon différente, le groupe communiste, au nom duquel je parle ici, eût pris, durant la suspension de séance, ses dispositions en vue de discuter cette autre question.

Je constate que maintenant on désire la faire discuter dans des conditions qui soulignent le peu de sérieux dont on fait preuve dans l'examen de ces problèmes.

M. le président. Il n'est question en ce moment que de la proposition de M. Cortinchi.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Monnet, *président de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts.* Messieurs, la commission de l'agriculture est aux ordres de l'Assemblée.

En effet, c'est la proposition de M. Cortinchi qui devait venir en discussion sur le rapport de M. Racine Mademba. Celui-ci est à son banc; par conséquent, c'est à l'Assemblée de décider.

M. Raymond Barbé. Je n'insiste que pour le report de la question sur le Tchad.

M. le président de la commission de l'agriculture. Puisque nos collègues sont présents, l'Assemblée voudra sans doute siéger jusqu'à minuit, comme prévu.

Si l'Assemblée désire, malgré l'absence de notre collègue M. Riond, que le débat s'ouvre sur la proposition de M. Cortinchi, je répète que la commission de l'agriculture est prête; mais elle a seulement voulu, par courtoisie — M. Riond demandant que le débat fût reporté — que la question fût posée à l'Assemblée, maîtresse de sa décision.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion immédiate de la proposition de M. Cortinchi.

(Le passage à la discussion de la proposition, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de M. Cortinchi tendant à inviter le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer de prendre des mesures pratiques propres à faciliter l'exécution des plans d'équipement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946 et considérés en fonction de l'homme et du milieu.

La parole est à M. Mademba, rapporteur.

M. Racine Mademba, *rapporteur de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts.* Mesdames, messieurs, mes chers collègues, je tiens à souligner que si j'avais accepté que cette affaire fût renvoyée, ce n'était pas pour user d'une mesure dilatoire: le rapport est prêt depuis un certain temps. Mais il est d'un usage courtois dans cette Assemblée de ne pas s'opposer à une demande de renvoi formulée par un collègue. C'est pourquoi, lorsque M. Riond, rapporteur pour avis, avait émis le vœu que cette affaire fût renvoyée, j'avais déféré à sa demande.

Je serai très bref, car une affaire extrêmement importante va suivre celle-ci.

Voici donc le rapport que j'ai fait au nom de la commission de l'agriculture:

« La proposition de notre collègue M. Cortinchi, que j'ai l'honneur de rapporter devant vous, au nom de votre commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts, saisie sur le fond, vient incontestablement à son heure, après trois années de mise en application de la loi du 30 avril 1946, laquelle prescrit, comme vous le savez, l'établissement d'un plan de modernisation et d'équipement économique des territoires d'outre-mer, et dotant sa réalisation des modalités et des moyens financiers nécessaires.

« Bien que d'ordre très général, nous pensons qu'elle ne manquera point de retenir votre attention. En fait, elle tenait à inviter le Gouvernement à prescrire aux chefs de territoire: 1° de rechercher et de prendre, d'urgence, en accord avec les assemblées territoriales, toutes mesures d'ordre pratique, exclusives de toute contrainte et de toute sanction, propres à assurer l'exécution des plans d'équipement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946 et ce, en fonction de l'homme et du milieu; 2° toujours en accord avec les mêmes assemblées, d'entreprendre une lutte efficace contre les feux de brousse et le déboisement, ainsi que la mise en culture des terres du domaine forestier réservé qui, par la nature et la composition de ses peuplements, se prête à une exploitation agricole normale.

« Afin de se rendre compte de la portée de la proposition actuellement soumise à nos délibérations, il est bon de jeter un coup d'œil d'ensemble sur l'état actuel de l'agriculture dans nos territoires d'outre-mer. Pour ceux d'entre nous, élus de ces territoires et vivant en contact permanent avec leurs populations, tout comme pour ceux de nos collègues métropolitains que les circonstances ont amenés à les visiter, une simple constatation a pu être faite, laquelle à vrai dire n'est pas des plus encourageantes, car elle ne plaide nullement en leur faveur. C'est que si la mise en application des plans d'équipement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946 a donné lieu, jusqu'ici, à d'indéniables réalisations du point de vue purement technique, il n'en demeure pas moins vrai que l'aspect « proprement humain » du problème, compte tenu « du milieu », ne semble pas avoir toujours été pris suffisamment en considération par les exécutants.

« Dans cet ordre d'idées, et dans le domaine agricole en particulier, c'est ce qui explique, malheureusement, que l'on constate, un peu partout, le degré d'évolution peu élevé des autochtones, qui continuent à exploiter leur sol selon leurs méthodes ancestrales. L'outillage agricole moderne est quasi inexistant. Dans bien des régions, la charrue est encore inconnue, et l'on est toujours au stade de ces instruments primitifs, dabas ou bilaires, permettant tout juste un grattage

superficiel des sols appelés à recevoir les semences. Quant aux engrais et aux assolements, leur usage n'est répandu que dans certaines fermes à caractère administratif, dites « stations d'essais » ou de vulgarisation, comme à l'office du Niger, par exemple. Partout ailleurs et en règle générale, comme le fait si justement remarquer l'auteur de la proposition, le paysan, avec son mode d'exploitation actuel, engendrant un rapide épuisement des terres de culture, sans apport compensateur d'éléments nouveaux (assolements, engrais), se trouve condamné, par l'effet « d'une servitude imposée par la nature », à un véritable « nomadisme agricole » du fait qu'il se trouve dans la nécessité de déplacer continuellement ses cultures pour trouver de nouvelles terres susceptibles d'être ensemencées avec profit.

A la lumière des considérations qui précèdent, il est donc apparu à votre commission de l'agriculture, qu'il était du plus haut intérêt pour les pays constituant l'Union française, et du devoir de notre Assemblée de s'inquiéter, sans tarder, du danger que présente un état de choses si gros de conséquences pour le futur développement économique de nos T. O. M., lequel, selon nous, devrait marcher de pair avec leur évolution dans l'ordre politique et social.

Pour parvenir au but recherché, il nous a paru nécessaire, d'une part, d'associer l'homme à la machine, pour promouvoir une évolution rapide des méthodes de culture, et, d'autre part, d'assurer la protection, la conservation et la fertilité des sols (lutte contre les feux de brousse et le déboisement, vulgarisation de l'usage des engrais, etc.) Ces problèmes ne sont d'ailleurs par nouveaux. Nous n'ignorons pas, en effet, que le bloc expérimental de l'arachide, par exemple, situé à Kaffrine, procède actuellement à d'intéressants essais de culture mécanisée, portant aussi bien sur le matériel employé que sur les sols. Comme il a été dit plus haut, des études de ce genre ont été faites, bien avant ce jour, dans des stations expérimentales, dont les travaux dans le domaine technique et même pratique ont pu donner des résultats encourageants.

Mais il faut considérer que travailler sur des superficies restreintes, avec une organisation et un personnel technique nécessitant de gros investissements, et ne tenant pas suffisamment compte du coût de la production, est une chose. Vulgariser les moyens et les méthodes de travail utilisés au stade expérimental, en vue d'une exploitation rationnelle et économique des sols d'un territoire, en est une autre. On ne devrait pas perdre de vue, en effet, que le plein emploi des moyens modernes de travail mis à la disposition des collectivités rurales suppose l'abandon volontaire de leur part d'un système de culture ancestral auquel elles sont fermement attachées. Or, sous toutes les latitudes, il n'est guère facile de lutter contre l'esprit de routine et les habitudes acquises, quelque ruineuses qu'elles soient pour l'individu, comme pour la collectivité.

Il est donc indispensable pour cette lutte qu'il sera nécessaire d'entreprendre un jour, si l'on veut harmoniser les plans de développement économique et assurer leur plein succès, de faire appel à l'action des Assemblées territoriales, laquelle jointe à celle des stations expérimentales, peut être efficace, voire même décisive, à la condition de s'exercer selon un plan bien établi, adapté au milieu, et appliqué avec continuité, persévérance et vigueur.

Les élus locaux sont trop pénétrés de l'importance de la tâche qui leur incombe, pour ne pas s'associer à l'œuvre entreprise, et s'efforcer de la mener à bonne fin. Vivant en contact permanent avec les populations qui les ont librement désignés, et jouissant, par conséquent, de leur confiance, ils sont les plus qualifiés pour leur faire accepter des mesures pratiques, exclusives de toute contrainte administrative, qu'il leur appartiendra de rechercher et d'édicter, en accord avec les chefs de territoire et les services techniques.

Sans entrer, donc, dans les détails d'exécution, votre commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts, vous demande, en conséquence, de voter la proposition présentement soumise à vos délibérations et dont M. le président vous donnera lecture.

Mesdames, messieurs, mes chers collègues, je viens de lire le rapport que j'ai établi au nom de la commission de l'agriculture.

Nous avons reçu, à la commission de l'agriculture, le rapport de notre collègue M. Riond, fait au nom de la commission du plan saisie pour avis, rapport dont il va vous être donné lecture et sur lequel nous nous expliquerons lorsqu'il viendra en discussion. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. M. Riond, rapporteur pour avis de la commission du plan, étant absent, je donne la parole à M. Jacobson, président de cette commission.

M. Jacobson, *président de la commission du plan, de l'équipement et des communications, saisie pour avis.* Mes chers collègues, notre collègue M. Riond, rapporteur de la commission du plan, étant, à son vif regret, absent, je prends la parole en ses lieu et place pour résumer en quelques mots l'avis n° 193 dont vous avez eu communication.

Distribution vous ayant été faite de cet avis, je ne vais pas le lire; je me borne à en extraire les conclusions.

Votre commission du plan a estimé que le paragraphe 1° de la proposition de M. Cortinchi pouvait avantageusement comporter quelques additions et qu'il était utile d'insister sur l'assouplissement des réglementations en vigueur, sur la diffusion des méthodes de culture, en particulier par l'éducation de la main-d'œuvre; en effet, on donnerait aux réglementations nouvelles leur pleine efficacité en démontrant aux populations la valeur et l'opportunité des procédés modernes.

Telle est l'addition, mesdames et messieurs, que votre commission du plan propose d'insérer à la suite du paragraphe 1° de la proposition en cause.

Quant au paragraphe 2°, votre commission du plan a été d'avis qu'il y avait avantage à le supprimer. En effet, ce paragraphe explicite, par des cas particuliers, les intentions de la proposition, intentions qui peuvent se résumer à ceci: assurer l'exécution des plans considérés en fonction de l'homme et du milieu.

Ce paragraphe 2° parle, à titre d'exemple, des feux de brousse, du déboisement et de la mise en culture des terres du domaine forestier réservé. Il est apparu à votre commission du plan que limiter à ces quelques exemples les intentions générales de l'auteur de la proposition risquait de diminuer, dans une certaine mesure, la portée de la proposition.

J'ai résumé ainsi les motifs pour lesquels votre commission du plan vous propose la suppression du deuxième paragraphe.

C'est dans ces conditions, mesdames et messieurs, que votre commission du plan, s'exprimant par le rapport de notre collègue M. Georges Riond, vous a proposé deux amendements sous la forme:

1° D'une addition au paragraphe 1°;

2° De la suppression du paragraphe 2°. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

M. Mamadou Coulibaly. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coulibaly.

M. Mamadou Coulibaly. Mesdames, messieurs, autant la mise à exécution des plans d'équipement des territoires d'outre-mer, conformément aux prescriptions de la loi du 30 avril 1946, répond à nos aspirations, autant nous tenons à mettre l'accent sur la nécessité d'exclure toute contrainte et toute sanction quant à la recherche des mesures à prendre.

En effet, vous savez bien que, sous tous les cieux, les innovations se sont toujours heurtées à des réticences plus ou moins justifiées. Il suffit d'ailleurs de rappeler les efforts des innovateurs français, un Denis Papin, un Parmentier par exemple, pour se rendre compte combien il est difficile de faire éclater la vérité.

Pour le cas particulier de la Côte d'Ivoire, je me bornerai à faire allusion aux efforts du gouverneur Angoulevent pour la création de cacaoyères, dont l'utilité n'est plus à démontrer.

Toutefois, ces hommes de bien et innovateurs n'ont pas usé de la contrainte aveugle, des sanctions brutales pour atteindre leur but, car ne dit-on pas que « plus fait douceur que violence ? »

La persuasion devra présider aux discussions et l'autorité devra rechercher le maximum d'informations avant de prendre ses décisions, au risque d'apparaître guidée par un instinct de malfaisance.

Je ne citerai qu'un seul exemple, que j'ai vécu il y a dix mois, qui fait apparaître combien il est malencontreux de s'opposer systématiquement aux objections des populations.

Voici la lettre que j'ai été amené à écrire le 25 octobre dernier, dans mon village:

« Adienné, le 25 octobre 1949.

« Monsieur le chef de subdivision, 70 chefs de famille m'exposent qu'au cours d'une récente consultation vous leur aviez fait savoir le désir du chef du service zootechnique de la Côte

d'Ivoire d'installer une ferme sur leur terrain collectif de culture sis entre les marigots Faroko et Soungourouko; qu'ils vous auraient expliqué l'inconvénient économique que constituerait pour eux une telle réalisation, la zone prévue étant l'unique domaine fertile sur lequel les 70 familles travaillent depuis toujours; mais qu'en dépit de leurs explications, vous auriez décidé d'attribuer le domaine en question au service zootechnique, donnant ainsi le pas au cheptel de la ferme sur les membres des 70 familles du village.

« En raison de l'opposition formulée dès le jour de la consultation, il m'apparaît nécessaire que vous fassiez rapporter la requête du service zootechnique et que vous trouviez ailleurs un domaine dont la cession accueillera auprès de la population une approbation unanime.

« Veuillez agréer, monsieur le chef de subdivision, mes salutations distinguées.

« Coulibaly Mamadou, conseiller de l'Union française. »

Mais j'ai eu le regret de voir ma requête rejetée par le chef de subdivision, sans même qu'il en ait pris connaissance. Quelques jours plus tard, l'avis de mise en vente du domaine était affiché sur la place publique. Que pouvais-je faire devant ce refus ? J'ai été amené à porter le différend devant le conseil général.

J'ajoute qu'à côté du domaine demandé par le service zootechnique, se trouvait, à une centaine de mètres, un terrain qui aurait parfaitement convenu et dont l'attribution au service zootechnique n'aurait soulevé aucune objection.

Il me faut maintenant, pour conclure, indiquer nettement la position du groupe R. D. A.-U. R. P. devant la conclusion de la commission de l'agriculture.

L'équipement économique de nos territoires répond à nos aspirations, mais nous tenons à indiquer que cet équipement ne doit pas se faire au détriment des intérêts des populations; c'est dans cet esprit seulement que notre groupe votera la conclusion de la commission de l'agriculture. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je comprends parfaitement les scrupules de notre collègue M. Coulibaly. Nous avons entendu ses explications en commission et lui avons donné tous apaisements. Il suffit de se rapporter à la rédaction de l'avis de la commission de l'agriculture pour voir que toutes les garanties sont données aux populations; nous lisons, en effet: « L'Assemblée de l'Union française, etc., invite le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer: 1° de rechercher et de prendre d'urgence, en accord avec les assemblées territoriales, toutes mesures d'ordre pratique, etc. ». Du moment que les mesures qui seront prises le seront en accord avec les assemblées territoriales, sans aucune contrainte à l'égard de la population, nous pensons donner toutes garanties aux populations et nous espérons ainsi apaiser les craintes de notre collègue M. Coulibaly. (*Applaudissements sur divers bancs au centre.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de la proposition.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de la proposition.*)

M. le président. Je donne lecture de la proposition.

« L'Assemblée de l'Union française, soucieuse d'assurer la réalisation harmonieuse et efficace des plans de développement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946, invite le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer:

« 1° De rechercher et de prendre d'urgence, en accord avec les assemblées territoriales, toutes mesures d'ordre pratique — exclusives de toute contrainte et de toute sanction — propres à assurer l'exécution de ces plans considérés en fonction de l'homme et du milieu;

« 2° D'entreprendre la lutte contre les feux de brousse et le déboisement; de faciliter et d'encourager cette lutte, notamment en autorisant, suivant des modalités à déterminer, avec le concours et l'accord des assemblées territoriales, la mise en culture des terres du domaine forestier réservé qui, par la nature et la composition de ses peuplements, se prête à une exploitation agricole normale. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Riond, au nom de la commission du plan, de l'équipement et des communications, saisie pour avis, tendant à compléter le paragraphe 1° de la proposition par un alinéa ainsi conçu:

« Ces mesures devront tendre, d'une part, à assouplir les réglementations en vigueur afin de les adapter aux exigences nouvelles et d'harmoniser les intérêts en présence; d'autre part, à diffuser des méthodes de culture par l'éducation de la main-d'œuvre, afin de donner aux réglementations nouvelles leur pleine efficacité, en démontrant aux populations la valeur et l'opportunité des procédés modernes. »

La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Messieurs, la proposition de notre collègue, M. Cortinchi — qui s'excuse de ne pouvoir être présent étant actuellement retenu en Afrique — est restée longtemps en suspens devant la commission de l'agriculture. Elle a, en effet, été déposée au début de 1949 et ne vient donc en discussion que quinze mois après son dépôt.

Nous avions eu l'idée d'engager, à son propos, une étude générale sur les problèmes agricoles outre-mer, puisque le libellé de la proposition de notre collègue l'aurait permis. Notre rapporteur a préféré — et la commission s'est ralliée à son point de vue — prendre acte du caractère très général de la proposition de M. Cortinchi et demander à l'Assemblée de lui apporter son adhésion unanime.

Mais il n'en est pas moins vrai que pendant dix-huit mois les choses ont évolué et les chefs de territoire, les hauts commissaires, ont pris, chacun dans son propre domaine, des initiatives. Et notre rapporteur a pu nous rappeler qu'un certain nombre d'idées contenues implicitement dans le vœu de M. Cortinchi étaient déjà en cours de réalisation.

S'il s'était agi d'entrer dans le détail, il aurait fallu suivre une proposition que nous avait faite la commission du plan, et lier le débat, un peu tardif, qui s'ouvrait sur la proposition de M. Cortinchi avec un débat auquel nous conviait M. Lhuillier, lequel a, depuis, déposé un projet que la commission de l'agriculture a mis également à l'étude, dont M. Schock est rapporteur, et qui ne pourra certainement venir en discussion dans une séance très prochaine.

Mais, je le répète une fois de plus, nous avons voulu rester dans des termes très généraux et nous avons demandé à l'Assemblée de ne point nous le reprocher; nous l'avons fait exprès. Aucune opposition d'ailleurs ne s'est élevée contre ce principe; seul, M. Riond, comme vous l'avez lu dans le texte du rapport, l'a regretté.

Il y a cependant un point sur lequel nous sommes bien d'accord avec M. Riond, c'est que si nous sommes restés dans des termes généraux nous ne voyons aucun inconvénient à ce qu'on précise le sens du texte déposé par M. Cortinchi et que vous propose d'adopter notre rapporteur. M. Riond souhaite voir précisées les mesures auxquelles nous demandons qu'il soit recouru, et qui « devront tendre d'une part, à assouplir les réglementations en vigueur afin de les adapter aux exigences nouvelles, et à harmoniser les intérêts en présence; d'autre part, à diffuser les méthodes de culture par l'éducation de la main-d'œuvre afin de donner aux réglementations nouvelles leur pleine efficacité en démontrant aux populations la valeur et l'opportunité des procédés modernes ».

La commission de l'agriculture ne voit aucun obstacle à cette adjonction. Si l'Assemblée est d'accord, nous le sommes aussi pour approuver le début de la proposition rapportée par M. Racine Mademba, avec l'adjonction proposée par la commission du plan. Mais je reprendrai la parole pour vous dire que nous ne pouvons pas accepter le second amendement de M. Riond, tendant à supprimer le paragraphe 2° de la proposition.

C'est dans cette partie que nos collègues MM. Cortinchi et Racine Mademba ont voulu au contraire préciser des mesures de détail; c'est dans cette partie que nous sortons des généralités pour entrer dans l'examen de points particuliers et là, nous sommes en opposition avec M. Riond ou M. Jacobson = s'il insiste.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole pour soutenir l'amendement ?...

Je mets aux voix le premier amendement de M. Riond.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un deuxième amendement présenté par M. Riond au nom de la commission du plan, de

l'équipement et des communications saisie pour avis, tendant à « supprimer le paragraphe 2 de la proposition ».

La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Comme je l'indiquais à l'instant, la commission ne peut accepter la suppression pure et simple de la deuxième partie de la proposition de notre collègue M. Cortinchi. Celui-ci a voulu, en s'en tenant tout d'abord à des généralités, préciser deux maux spécialement cruels pour les territoires d'outre-mer: le déboisement, et les feux de brousse qui provoquent le déboisement. Il a donc insisté pour que l'on prît des mesures contre ces calamités et il soutient qu'à son sens si l'on voulait, même dans la forêt classique, permettre aux populations locales de procéder aux mises en culture là où cela ne présente pas de danger pour la forêt, là où le service des eaux et forêts peut surveiller, une fois que la terre ne peut plus être utilisée pour des productions vivrières, elle pourrait être rendue au service des forêts pour servir de nouveau à la forestation; la forêt pourrait à nouveau entrer dans une rotation normale et l'autochtone serait moins tenté de mettre le feu d'une façon inconsidérée...

M. Paul Catrice. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le président de la commission. Je vous en prie.

M. Paul Catrice. Vous venez de parler de deux grands maux contre lesquels il faut lutter: le déboisement et les feux de brousse. Or, je me demande comment vous pensez y parvenir, si, comme cela est précisé dans le premier paragraphe, vous ne prévoyez ni contrainte ni sanction.

L'autre jour, lorsqu'il était question de la lutte contre l'alcoolisme, M. Riond a déjà soulevé la question et l'Assemblée a été d'accord pour dire: « Nous ne pouvons pas lutter contre l'alcoolisme sans sanctions. Il faut sans doute des sanctions modérées, des sanctions humaines, mais il faut des sanctions. » Or, combien de fois des administrateurs ne m'ont-ils pas dit: Nous n'arriverons jamais à lutter contre les feux de brousse sans sanctions.

Alors, je serais heureux d'avoir votre opinion sur ce sujet. Je partage entièrement l'avis de M. Coulibaly qui vient de nous dire: Avant tout, il faut une politique de confiance. Il faut amener les populations autochtones à agir par la confiance. Je partage entièrement son point de vue, mais il est quand même des circonstances où — c'est le cas dans toute éducation — il faut envisager des sanctions. Qu'en pensez-vous, monsieur le président de la commission ?

M. le président de la commission. Monsieur l'abbé Catrice, si vous vouliez m'inviter à cette heure à un débat sur la moralité et sur la valeur de la sanction dans la morale...

M. Paul Catrice. Ce n'est pas mon intention...

M. le président de la commission. ...je me rendrais à cette controverse, ce serait extrêmement intéressant. Je suis, en effet, de ceux qui croient à la moralité sans obligation, mais comme vous l'avez dit, c'est sur des contingences que vous voulez que nous délibérions et non point sur des questions de moralité pure. Eh bien, sur le plan humain, M. Cortinchi qui, vous le savez, a été pendant toute sa vie administrateur des colonies...

M. Alduy. Il aurait pu proposer un texte plus précis.

M. le président de la commission. ...en a rapporté ce sentiment que la véritable façon d'obtenir l'obéissance des populations auxquelles on devait en effet apprendre à respecter la forêt, était de leur donner tous les avantages pour éviter qu'elles ne la brûlent.

Pourquoi brûle-t-on la forêt ? C'est ce que j'ai essayé d'expliquer en un mot, c'est pour se créer des terrains de culture. Mais si l'administration des eaux et forêts prend sur elle d'ouvrir aux populations qui manquent de terrain, des parcelles sous son contrôle, ce sera selon certaines règles — et le mot « règles » évoque immédiatement l'image du garde au coin du bois — mais il sera là comme un tuteur, comme un guide et non pas pour poursuivre l'autochtone après qu'il aura mis le feu. Si l'on conduit, dans ce coin de forêt aujourd'hui inutilisé pour la culture, une population qui a besoin de terrain et si on lui dit: « Voilà une terre sur laquelle tu peux faire du riz ou du manioc, tu la cultiveras pendant deux ou trois ans, pendant que la terre est encore féconde; ensuite, tu la remettras aux eaux et forêts, mais tu feras cela dans de telles conditions qu'en effet tu ne détruiras pas la forêt qui est pour toi le bien le plus précieux », nous créons, ce faisant, une possibilité qui sera comprise du paysan indigène sans contrainte, et c'est cela que nous propose M. Cortinchi, c'est à cela que nous nous associons et c'est pourquoi nous ne suivons pas M. Riond qui demande la suppression du deuxième paragraphe.

M. Paul Catrice. Je serais heureux d'avoir sur ce point l'opinion de M. Alduy qui doit connaître cette question qui se pose avec acuité en Algérie. Après bien des essais — M. Alduy me dira si je me trompe — on a été obligé malgré tout de maintenir les sanctions pour les feux de brousse.

M. le président de la commission. Puisque vous désirez que nous allions jusqu'au bout du débat sur la sanction, je puis vous dire que ce débat s'est ouvert également devant la commission de l'agriculture et que je n'ai pas craint, devant l'affirmation de principe de M. Cortinchi que nous voulions pratiquer une politique exclusive de toute sanction, de reconnaître que certains termes étaient quelque peu excessifs. J'ai rappelé que les élus autochtones eux-mêmes, — et j'ai cité la personnalité de M. Houphouet-Boigny, député bien connu de la Côte-d'Ivoire — m'avaient dit à moi-même combien ils se félicitaient qu'à une certaine époque l'administration ait obligé les populations à planter des cacaotiers et à enrichir leur terre en employant une véritable contrainte; contrainte qui n'était pas forcément assortie de sanction si l'autorité morale du chef était suffisante, mais peut-être la sanction eût-elle été en effet appliquée s'il n'y avait pas eu obéissance.

Ce que nous demandons à notre administration c'est d'avoir assez d'emprise morale sur les populations, qui ne demandent qu'à la suivre, si en effet elles ont confiance.

Ce que nous demandons à nos administrateurs, c'est que, précisément, ils puissent dans leur arsenal disposer de sanctions, mais que leur attitude soit suffisamment convaincante pour qu'ils n'aient pas besoin de s'en servir.

M. le rapporteur. Nous ne voulons pas confondre sanction et brimade et nous estimons qu'au stade d'évolution où nous sommes arrivés, nous devons le plus possible faire appel aux assemblées territoriales mieux placées que quiconque pour faire accepter volontairement aux populations les mesures prises uniquement dans leur propre intérêt.

Voilà le but de la proposition et je le précise.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole contre l'amendement ?

M. le président de la commission. Nous pouvons accepter l'amendement de M. Riond, mais uniquement en ce qui concerne la première phrase du 2e paragraphe qui nous a semblé mal rédigée. Quand M. Cortinchi propose: « ...entreprendre la lutte contre les feux de brousse et les déboisements », on pourrait croire qu'en effet rien n'a été fait.

Cette phrase inutile peut être supprimée, mais nous désirons voir subsister la fin du paragraphe ainsi conçue:

« De faciliter et d'encourager cette lutte, notamment en autorisant, suivant des modalités à déterminer, avec le concours et l'accord des assemblées territoriales, la mise en culture des terres du domaine forestier réservé qui, par la nature et la composition de ses peuplements, se prête à une exploitation agricole normale. »

M. le président. C'est un autre amendement que vous semblez proposer.

M. le président de la commission. Nous acceptons la proposition de M. Riond, sous la forme que je viens de préciser.

M. le président. Dans ce cas, vous proposez un second amendement ?

M. le président de la commission. Exactement, monsieur le président.

M. Alduy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Alduy.

M. Alduy. Je ne veux pas me laisser prendre au piège de M. l'abbé Catrice... (*Sourires.*)

M. Paul Catrice. Ce n'est nullement un piège !

M. Alduy. Je veux simplement indiquer que le président de la commission de l'agriculture nous a fait un très bel exposé sur une proposition qui ne le mérite probablement pas.

On nous annonce que l'on veut modifier les plans, en fonction de l'homme et du milieu. Cette formule me semble un cliché !...

M. Paul Catrice. Et la montagne a accouché d'une souris !

M. Alduy. Puis, on nous annonce que cette adaptation consiste à supprimer les feux de brousse. C'est un problème auquel on s'attache depuis déjà de très longues années.

Alors, de grâce, je demande au président de la commission de l'agriculture de passer le plus rapidement possible au vote. Nous ne pouvons pas voter contre, mais si nous le pouvions, nous nous abstiendrions certainement, parce que nous sommes persuadés qu'un document de cet ordre ne sert pratiquement à rien.

M. le président. La parole est à M. Barbé.

M. Raymond Barbé. Je m'excuse, au risque d'allonger — ne serait-ce que de quelques secondes — le débat au point où il en est, de trouver surprenant l'amendement déposé par M. le président de la commission de l'agriculture et qui tend à considérer que l'objet essentiel, ou l'un des deux objets essentiels de la proposition est de faciliter, d'encourager la lutte contre les feux de brousse et le déboisement, comme s'il s'agissait ici de l'un des deux éléments indispensables pour assurer les plans d'équipement en fonction de l'homme et du milieu.

J'ajoute qu'à la lecture je constate que le problème de la mise en culture des terres du domaine forestier réservé — question extrêmement grave dans un certain nombre de territoires forestiers et notamment de la Côte d'Ivoire où j'ai eu l'occasion de l'examiner d'assez près — ne serait présenté que comme un moyen pour faciliter et encourager la lutte contre les feux de brousse et le déboisement.

Pour m'être penché d'assez près sur cette question, à mon avis ce problème de la mise en culture des terres du domaine forestier réservé ne peut pas être considéré comme une simple condition pour lutter contre les feux de brousse.

C'est un problème beaucoup plus important; c'est celui même des possibilités de vie pour toute une série de populations indigènes et l'amendement, tel qu'il est rédigé par la commission, me semble, je ne dirai pas dangereux — pour une fois, je serait d'accord avec M. Alduy — mais inopérant.

Enfin, dans la mesure où nous écrivons quelque chose et où nous pourrions avoir l'illusion que cela serve à quelque chose, nous devons faire le mieux possible.

Or, le moins que l'on puisse dire est que cette deuxième partie de la proposition est: 1° de s'éloigner de l'objet du rapport; et 2° de ne pas paraître parfaitement au point.

J'insiste donc pour la disjonction dans le sens où le proposait la commission du plan.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission

M. le président de la commission. Monsieur le rapporteur n'a fait, en reprenant le texte que viennent tour à tour de critiquer M. Barbé et M. Alduy, que reprendre littéralement le texte même de M. Cortinchi.

Nous n'avons pas voulu minimiser la portée d'une proposition très générale, mais simplement donner l'accord de la commission de l'agriculture à l'un de ses membres qui nous a semblé animé des meilleures intentions.

M. Alduy trouve ces intentions trop vagues et le texte peu utile. Mais précisément, je lui disais tout à l'heure que nous avons préféré, laissant à la proposition de M. Cortinchi un caractère très général, faire une étude de détail à propos d'une proposition déposée par notre collègue M. Lhuillier et que rapportera notre collègue M. Schock. Je m'efforçais ainsi tout à l'heure de vous donner un compte rendu aussi bref que possible, car la commission de l'agriculture, demain, doit s'efforcer de mettre au point de rapport sur les mêmes problèmes avec des détails plus précis.

Mais, monsieur Barbé, faut-il pour autant rejeter la proposition de M. Cortinchi, adoptée par commission de l'agriculture, qui consiste à souligner la gravité des problèmes des feux de brousse et du déboisement?

Vous qui vous penchez précisément sur cette question des classement des forêts qui semblent quelquefois abusifs, à tort ou à raison, allez-vous repousser cette proposition tendant à obtenir de l'administration qu'elle desserre sa réglementation et qu'elle remette des forêts à la disposition des populations indigènes qui en ont besoin? Quant à nous, nous pensons, au contraire, que si notre proposition n'est pas complète, elle indique une direction, une étape.

C'est pourquoi nous insistons pour que l'Assemblée veuille bien voter le texte qui lui est soumis.

M. le rapporteur. Et l'absence de notre collègue Cortinchi qui, comme vous le savez, est à l'heure actuelle au Soudan et qui ne peut défendre devant vous la proposition, je considère de mon devoir de préciser sa pensée.

M. le président. Parlez-vous en tant que rapporteur ?

M. le rapporteur. C'est la raison pour laquelle j'ai pris la parole.

M. le président. Vous ne parlez donc pas pour soutenir l'amendement de M. Cortinchi?

M. le rapporteur. Je soutiens la proposition de M. Cortinchi que j'ai rapportée, amendée, comme vient de le dire notre président.

Je voulais simplement préciser la pensée de mon collègue M. Cortinchi, parce que sa proposition m'apparaît capitale, et moi-même, en tant que rapporteur, d'accord avec la commission de l'agriculture, j'ai déclaré que nous nous tenions dans les règles générales en laissant les exécutants prendre les mesures pour faire aboutir cette proposition.

Je voudrais donner tous apaisements à notre collègue M. Barbé lorsqu'il nous a parlé notamment du domaine forestier réservé. A ce point de vue, je dois lui dire que nous tous ici, autochtones qui représentons les territoires d'outre-mer, nous tous qui faisons partie des assemblées locales de ces territoires, nous constatons que partout on se plaint de l'emprise de plus en plus grande que prennent les services forestiers en ce qui concerne l'exploitation de nos territoires. Tous vous disent: « Nous ne pouvons plus cultiver parce que là où il y a de bonnes terres, le service forestier vient et nous dit « domaine réservé ».

M. Raymond Barbé. C'est exact.

M. le rapporteur. C'est très exact. C'est la raison pour laquelle M. Cortinchi qui est, comme vous le savez, au Conseil de l'Union française mon collègue, élu comme moi par le territoire du Soudan français, a tenu à préciser qu'il fallait autoriser les autochtones, suivant des modalités à déterminer, avec le concours et l'accord des assemblées territoriales, en la mise en culture des terres du domaine forestier réservé qui, par la nature et la composition de ses peuplements, se prête à une exploitation agricole normale. Je vous demande donc, mes chers collègues, de voter cette proposition qui répond à une véritable nécessité.

M. le président. En ce qui concerne tout au moins la discussion de cet amendement, il apparait que les travaux sont épuisés.

M. Raymond Barbé. Je demande la parole.

M. le président. Je vous ai donné la parole sur cet amendement, votre droit à la parole est épuisé...

M. Raymond Barbé. Je n'ai pas expliqué mon vote.

M. le président. Laissez-moi auparavant proposer le vote.

Je consulte l'Assemblée sur l'amendement tendant à supprimer le deuxième paragraphe de la proposition.

Monsieur Barbé, vous avez la parole pour expliquer votre vote.

M. Raymond Barbé. Je n'aurais pas repris la parole si notre collègue M. Monnet n'avait paru me faire dire exactement le contraire de ce que j'avais dit.

A son avis, j'estimais que, dans le texte de la proposition tel qu'il l'avait présenté, la question de la mise en culture des domaines forestiers réservés était présentée comme une question subsidiaire, et seulement une condition d'encourager la lutte contre les feux de brousse.

Je considère, au contraire, qu'il s'agit d'une question primordiale, et, pour me faire mieux comprendre, je propose de rédiger l'amendement sous une troisième forme, qui serait la suivante:

« 2° A autoriser, suivant des modalités à déterminer... ». Le reste sant changement.

On autoriserait la mise en culture du domaine forestier réservé, sans parler, à cette occasion des feux de brousse. Ce serait une question à part, à laquelle l'Assemblée accorderait toute son importance, et ne serait pas liée au reste.

J'ai déposé un amendement dans ce sens,

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. J'ai déjà proposé le vote. Il n'est plus question de continuer la discussion.

M. le rapporteur. C'est regrettable.

M. Raymond Barbé. Si on vote sur cet amendement, on ne peut plus voter sur le mien.

M. le président. M. Mademba est rapporteur. L'Assemblée est déjà saisie du rapport.

Je mets aux voix l'amendement tendant à supprimer le deuxième paragraphe de la proposition.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement déposé par M. Touré ainsi conçu :

« Dans le paragraphe 2, après les mots « cette lutte,... » insérer les dispositions suivantes : « dans le sens du renforcement des garanties qui conditionnent le classement des forêts, la délimitation des réserves ». Le reste sans changement.

La parole est à M. Touré pour défendre son amendement.

M. Touré. Mes chers collègues, j'ai voulu indiquer que nous ne nous opposons pas systématiquement à la lutte contre les feux de brousse, mais nous demandons tout de même que des garanties soient accordées aux autochtones.

Vous me permettrez, pour défendre cet amendement, de faire un petit recul dans le passé, ce qui vous permettra de comprendre la position que je défends, de tirer des conclusions pour la rédaction de la proposition finale.

Il est un problème, non pas particulier à toute l'Union française, mais à l'Afrique noire : c'est le problème de la propriété. Nos populations, si désireuses de s'intégrer dans l'économie moderne, si soucieuses d'adopter les progrès de la technique moderne dans ce qu'ils peuvent s'allier avec la nature de leur terre, avec leur climat, ont l'impression que malgré la longue présence française, si fructueuse dans certains domaines, il n'a pas été porté remède à leur destin de vivre continuellement en nomades sur les terres où elles sont nées.

Les imprécisions qui pèsent sur la législation forestière pèsent également sur l'économie générale de nos territoires. Or, nous avons demandé à plusieurs reprises l'institution d'un cadastre capable d'authentifier les biens immobiliers et susceptible d'éviter à l'administration la responsabilité de décisions ou trop hâtives ou trop lentes, trop souvent mal fondées en droit, sinon en équité.

Faut-il rappeler que le cadastre est l'un des trépieds sur lesquels doit s'édifier la nouvelle société africaine ?

Mais, parallèlement à cette question de propriété, on voit tout de suite poindre dans le cœur des masses une inquiétude toujours grandissante devant les empiètements d'un service forestier dont l'utilité ne saurait certes être discutée, mais qui s'arme à tout moment d'une réglementation dont les rigueurs ne s'allient ni avec les conditions de formation de nos villages, ni avec la pratique des cultures, ni même avec les exigences propres à la transhumance du bétail.

Aucune réforme ne doit donc être envisagée, si ce n'est dans le sens du renforcement des garanties qui conditionnent les classements des forêts et les délimitations des réserves.

Chaque fois que des infractions ont été constatées, elles ont été sanctionnées par des amendes toujours très élevées. Or, j'en suis à me demander si les amendes forestières constituent l'unique solution aux conflits qui opposent trop souvent, au service forestier, des collectivités entières. Aussi conçoit-on aisément que, chaque fois que se pose une question de sanction relative à des feux de brousse, l'échelle des amendes suscite chez le lecteur superficiel un sursaut d'étonnement, surtout quand il sait que le pouvoir d'achat du cultivateur, au lieu de s'améliorer, s'amenuise de jour en jour face à une inflation des prix sur les articles importés et étant donné la médiocrité des cours à la production.

Par ailleurs, le service forestier, comme vous le savez, travaille d'une manière incompréhensible et qui étonne. Nous avons des déserts qu'il aurait fallu précisément reboiser. Or, le service forestier ne s'empare que des endroits où existe la forêt et où les populations peuvent se livrer à la culture. C'est la raison pour laquelle je vous demande de ne pas favoriser, par un vœu émis inconsidérément, les brimades que pourraient subir les peuples de l'Union française. *(Applaudissements sur divers bancs au centre et à gauche.)*

M. le président de la commission. M. Touré maintient-il son amendement dans la forme où il l'a déposé, car il ne semble pas venir à sa place ?

M. Touré. Pressé par le temps, j'ai rédigé l'amendement très rapidement. Je demande surtout que les garanties des autochtones soient renforcées, car on applique plus facilement les sanctions qu'on n'exige le respect du droit des propriétaires.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. M. Touré a déposé un amendement tendant à insérer dans le deuxième alinéa la disposition suivante : « dans le sens du renforcement des garanties qui conditionnent le classement des forêts et les délimitations des réserves ».

Cette rédaction ne fait pas ressortir très clairement les doléances dont M. Touré s'est fait le très éloquent interprète.

Je lui fais remarquer tout au contraire que l'amendement déposé par la commission du plan, amendement que nous avons adopté, prévoit que « ces mesures devront tendre d'une part à assouplir les réglementations en vigueur afin de les adapter aux exigences nouvelles... ».

Ce texte donne complète satisfaction à M. Touré.

Nous voulons que la réglementation actuelle ne soit promulguée qu'en accord avec les assemblées locales et conformément aux vœux et aux intérêts des populations.

Ce qu'a voulu préciser la commission du plan, et ce que nous avons accepté, traduit bien la protestation que vient de faire entendre M. Touré. Or, l'amendement dont il demande l'insertion n'aurait, dans les termes où il l'a rédigé, nullement ce sens. C'est pourquoi je lui demande de ne pas insister pour la mise aux voix de son texte.

M. le rapporteur. M. Touré a satisfaction.

M. Touré. Nous pourrions adopter, de concert, une rédaction nouvelle.

M. le président de la commission. Je répète à M. Touré que, s'il a des doléances à faire entendre sur la façon dont le service des eaux et forêts accomplit sa tâche, ce n'est pas à propos de la proposition si générale de M. Cortinchi que l'on peut essayer de régler le problème. Il a d'ailleurs été soulevé tout à l'heure par M. Barbé et nous ne pouvons pas le régler par la voie d'un amendement.

M. le président. La parole est à M. Touré.

M. Touré. Le problème a été évoqué dans la proposition. Je suis donc en droit de demander, dans la discussion de cette proposition, que les sanctions soient revisées. Pourquoi serions-nous contre cette revision ?

Vous ne savez pas le drame que constitue cette question des feux de brousse dans nos territoires. Actuellement, les cultivateurs ne peuvent plus travailler paisiblement. Je connais des régions où les indigènes cherchent à quitter le territoire français pour s'installer sur territoire anglais où les mesures de protection contre le feu sont plus humaines. On va jusqu'à interdire de pêcher dans les rivières traversant les forêts, de dresser des procès-verbaux contre des chasseurs surpris avec des peaux d'animaux nuisibles tels que panthères et caïmans, etc.

Je puis vous citer également l'exemple d'un indigène qui, pour travailler son champ, dut brûler quelques palmiers. Sa récolte rapporta 1.500 francs, et il se vit infliger une amende de 6.000 francs.

Comment, dans ces conditions, un indigène peut-il travailler ? Voilà comment on entend protéger nos forêts, et voilà les fonctionnaires dont on voudrait renforcer les pouvoirs quant aux sanctions.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement présenté par M. Touré.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. M. Barbé a présenté un amendement tendant à rédiger ainsi l'alinéa 2° :

« 2° D'autoriser, suivant des modalités à déterminer, avec le concours et l'accord des assemblées territoriales, la mise

en culture des terres du domaine forestier réservé qui, par la nature et la composition de ces peuplements, se prête à une exploitation agricole normale. »

La parole est à M. Barbé, pour défendre son amendement.

M. Raymond Barbé. Mesdames, messieurs, la commission et l'Assemblée s'étant refusées à supprimer le 2°, il ne reste plus qu'une seule ressource: considérer l'idée essentielle de cet alinéa — à savoir la possibilité pour les Africains en particulier et les indigènes en général, de cultiver sur les forêts jusque-là classées comme forêts réservées — comme le problème essentiel, et non comme un problème annexe.

Tel est l'objet de l'amendement que j'ai rédigé et telle est la raison pour laquelle je demande à la commission d'accepter cette modification.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. La commission s'oppose à l'amendement de M. Barbé, non pas qu'il soit contraire à la pensée qu'a voulu traduire le texte, mais parce qu'il isole une des conditions que M. Cortinchi et que la commission avec lui vous proposent d'accepter.

M. Barbé veut nous faire dire que le problème essentiel consiste à demander à l'administration des eaux et forêts de déclasser les forêts et de les mettre à la disposition des populations indigènes pour qu'elles puissent les cultiver, alors que nous vous demandons de proclamer que le problème essentiel est la sauvegarde de la forêt, patrimoine commun et condition même de la vie dans ces territoires, et sa mise à la disposition des populations en leur permettant de la cultiver sous le contrôle paternel et non pas répressif de l'administration.

M. Touré avait parfaitement raison de s'insurger contre les sanctions qui s'abattent contre les producteurs ayant incendié quelques arbres et qui n'ont pas pu faire autrement, ou contrariés dans leurs méthodes traditionnelles de chasse, de culture ou même de pêche. Précisément, en proposant de mettre à la disposition des populations des territoires plantés actuellement, nous ferons disparaître les abus dont il se plaint aujourd'hui légitimement et il aura satisfaction. Nous lions les deux idées contenues dans le rapport de M. Mademba Racine, l'idée qu'il faut sauvegarder la forêt et lutter contre les feux de brousse et aussi celle d'enjoindre à l'administration des eaux et forêts de mettre à la disposition des populations les terrains dont elles ont besoin. A nos yeux, ces idées forment un tout et c'est la raison pour laquelle nous demandons à M. Barbé de ne pas insister pour isoler un des élémentes du problème.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Barbé.

(*Une première épreuve à main levée ayant été déclarée douteuse par le bureau, l'Assemblée, par assis et levés, adopte l'amendement.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Boutbien et les membres du groupe socialiste tendant à supprimer dans le paragraphe 1° les mots: « considérés en fonction de l'homme et du milieu ».

La parole est à M. Boutbien pour défendre son amendement.

M. Boutbien. Mes chers collègues, mon explication sera brève. Notre amendement consiste à demander la suppression dans le paragraphe 1° des mots: « considérés en fonction de l'homme et du milieu ».

Quand, après la lecture d'un exposé des motifs extrêmement long, nous parvenons à ce membre de phrase « considérés en fonction de l'homme et du milieu », cette rédaction nous apparaît comme formelle dans sa présentation, mais comme bien peu explicite quant à son contenu, car ou l'on se permet de détailler les motifs qui justifient cette jonction entre l'homme et le milieu en toutes circonstances, ou on s'abstient de le faire, car c'est un style plutôt « pompier ».

M. le rapporteur. Je proteste contre cette expression. M. Cortinchi n'est pas là pour vous répondre.

M. Boutbien. Je regrette l'absence de M. Cortinchi, rédacteur de la proposition. Mais enfin, il y a dans la littérature française ce qu'on appelle le « style pompier », représenté par un certain nombre de formules employées en diverses circonstances et dont la caractéristique est de vouloir prétendre dire quelque chose en ne disant rien du tout.

Or, la formule considérée « en fonction de l'homme et du milieu » veut tout dire et ne veut rien dire. Je propose cet amendement au nom de mes collègues du groupe socialiste pour que les personnes qui auront l'occasion de lire ce travail ne puissent pas faire d'interprétations tendancieuses sur son contenu.

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?

M. le rapporteur. Monsieur le président, je ne vois pas à quoi rime cet amendement. Nous sommes saisis d'une proposition sur laquelle nous devons prendre position, émanant de M. Cortinchi, dont je regrette d'ailleurs l'absence, parce qu'il est certain que les arguments ne lui auraient pas manqué pour la défendre.

La proposition de M. Cortinchi tend à inviter le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer de prendre des mesures propres à assurer l'exécution des plans de développement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946, et considérés en fonction de l'homme et du milieu.

Cela forme un tout. Si nous supprimons « en fonction de l'homme et du milieu », il n'y a qu'à rejeter la proposition purement et simplement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. La commission est de l'avis de M. le rapporteur.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement présenté par M. Boutbien et les membres du groupe socialiste.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le rapporteur. Je voudrais savoir ce qu'il reste de la proposition!

M. le président. Avant de mettre aux voix la proposition, je dois faire connaître à l'Assemblée que la commission propose d'en rédiger le titre ainsi qu'il suit:

« Proposition tendant à inviter le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer de prendre des mesures pratiques propres à faciliter l'exécution des plans d'équipement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946. »

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le nouveau titre est adopté.

Je donne une nouvelle lecture de la proposition, telle qu'elle résulte des amendements que vous venez d'adopter:

« L'Assemblée de l'Union française, soucieuse d'assurer la réalisation harmonieuse et efficace des plans de développement économique prescrits par la loi du 30 avril 1946, invite le Gouvernement à prescrire aux chefs des territoires d'outre-mer:

« 1° De rechercher et de prendre d'urgence, en accord avec les assemblées territoriales, toutes mesures d'ordre pratique — exclusives de toute contrainte et de toute sanction — propres à assurer l'exécution de ces plans;

« 2° D'autoriser, suivant des modalités à déterminer, avec le concours et l'accord des assemblées territoriales, la mise en culture des terres du domaine forestier réservé qui, par la nature et la composition de ses peuplements, se prête à une exploitation agricole normale. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition.

(*La proposition, mise aux voix, est adoptée.*)

— 8 —

TERRITOIRE DU TCHAD — PLAN DECENNAL

Suite de la discussion d'une proposition. — Renvoi à une séance ultérieure.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de MM. Jacobson, Ahmed Kotoko, Ibrahim Babikir, Laurin, Boisdon, Le Brun Kéris et Schock tendant à recommander au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Tchad (n°s 139 et 158, année 1950).

Je rappelle à l'Assemblée, qu'à la séance du 22 juin, elle a entendu le rapport de la commission du plan, de l'équipement et des communications, saisie au fond, et les rapports de la com-

mission de la défense de l'Union française et de la commission des affaires sociales, saisies pour avis.

La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts.

M. Lhuillier, *rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts.* La commission de l'agriculture, saisie pour avis, a décidé de donner un avis verbal sur le texte de la proposition qui lui était soumise.

La commission, au cours de sa dernière séance, a entendu M. Jacobson, président de la commission du plan et rapporteur de la proposition présentée par lui-même, des conseillers élus du Tchad et certains autres collègues, recommandant au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Tchad. Les mesures dont le rajustement est proposé n'ont pas donné lieu, en commission, à des contre-propositions ou suggestions contraires, ce qui autorise votre rapporteur à conclure qu'elles ont été adoptées à la majorité.

Un membre de votre commission s'est cependant réservé de faire connaitre en séance plénière certaines objections. La commission a parfaitement compris que les propositions présentées n'entendent pas traiter toutes les questions relevant du plan et ne constituent qu'un ajustement qui pourra peser favorablement sur le programme de l'exercice 1er juillet 1950-30 juin 1951. Ces propositions pourront d'ailleurs être suivies d'ajustements ultérieurs.

La commission de l'agriculture aurait avantage à ce qu'une proposition fut déposée en vue d'une délibération sur l'ensemble du programme agricole des territoires d'outre-mer.

Par ailleurs, en ce qui concerne la création d'un abattoir à Fort-Lamy, devant permettre de développer notamment les exportations de viande par cargos aériens, votre commission de l'agriculture, sans s'opposer à ce projet et sans contester la réévaluation des dépenses, a manifesté le désir de se renseigner sur le coût de ce mode de transport afin de juger de son aspect économique et des possibilités de faire bénéficier les populations autochtones de cette source d'alimentation carnée et ceci dans les régions plus particulièrement défavorisées sous ce rapport. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Avant de continuer la discussion, je consulte l'Assemblée sur l'heure à laquelle elle désire lever la présente séance.

(*L'Assemblée, consultée, décide de lever la séance à minuit.*)

M. le président. La parole est à Mme Malroux, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.

Mme Malroux, *rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.* La commission des affaires culturelles, saisie pour avis du rapport fait par M. Jacobson tendant à recommander au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Tchad en matière d'enseignement, fait des réserves portant, d'une part, sur le caractère incomplet des points présentés, si on se plaçait en face du problème de l'enseignement dans sa totalité et de l'enseignement du premier degré en particulier; d'autre part, sur la difficulté de se prononcer sur l'opportunité de créations en un lieu déterminé.

Certains éléments d'appréciation faisant défaut, M. le président et rapporteur de la commission du plan a fait ressortir devant la commission, ainsi qu'il l'avait exposé à l'Assemblée le 22 juin, que les propositions concernant l'ajustement du plan du Tchad ne visaient aucunement l'ensemble de ce plan, mais seulement quelques points particuliers qui avaient été signalés à son attention au cours d'un voyage d'information par les autorités qualifiées de ce territoire et qui répondaient au vœu général de l'assemblée locale.

Dans ces conditions, le présent avis de la commission des affaires culturelles ne portera que sur les quatre points bien précis inscrits dans le rapport n° 158.

Premier point: Ecole normale de Fort-Lamy. La proposition tend à permettre, sans plus attendre, le commencement des travaux de cette école normale pour laquelle un crédit de 104 millions a été inscrit au plan décennal. Le programme 1950-51 ne prévoyait, sur ce total de 104 millions, qu'un crédit de payement de 6 millions; celui-ci ne permettait pas, d'ici le 30 juin 1950, de faire démarrer la construction de cette école normale et c'est pourquoi la proposition tend à faire remplacer le crédit de 6 millions par 30 millions.

La commission des affaires culturelles, pénétrée de la nécessité de former sur place, le plus tôt possible, un personnel d'enseignement primaire, voit tout avantage à la proposition qui permet de ne pas différer cette création.

Deuxième point: Ecole professionnelle et collège de Doba. Le rapport n° 158 porte le transfert de l'école professionnelle (105 millions) de Doba, à Fort-Lamy, et la suppression du collège (80 millions).

Le transfert de l'école professionnelle nous paraît justifié, ainsi qu'il est indiqué dans le rapport de la commission du plan, par le fait que dans le chef-lieu du territoire, la chambre de commerce peut facilement placer les élèves à la sortie de l'école et qu'une industrialisation naissante sera de nature à utiliser, dans des conditions avantageuses pour l'employeur et pour l'employé, les jeunes gens sortis de l'école professionnelle.

La suppression du collège à Doba se justifie par le fait que les établissements d'enseignement secondaire de Fort Lamy, d'Abéché et de Bongor paraissent suffire, pendant un temps prolongé. La commission des affaires culturelles demande que les 80 millions devenus disponibles à Doba, restent affectés à l'enseignement. Elle présentera un amendement dans ce sens.

Troisième point: Ecole des métiers de Fort-Archambault. Cet établissement est prévu pour un montant de 81 millions au plan décennal, mais le programme 1950-51 fait ressortir, par la seule inscription d'un crédit d'engagement de 2 millions et demi que l'on compte reporter à plus tard, la réalisation de cet établissement.

La proposition 158 tend à faire commencer ce travail au cours de l'exercice 1950-51 et demande, suivant un projet de marche qui avait été antérieurement établi sur place, que le crédit d'engagement pour cet exercice, soit porté de 2 millions et demi à 20 millions et demi.

La commission des affaires culturelles, reconnaissant l'intérêt qu'il y a à créer, le plus tôt possible, à Fort-Archambault, centre industriel de l'égrenage du coton, un établissement d'enseignement professionnel, partage la manière de voir de la commission du plan.

Quatrième point: participation provisoire de la métropole aux frais de fonctionnement des établissements de caractère social. Le rapport n° 158, tenant compte des conditions particulièrement défavorables du Tchad, suggère que pendant quatre années, une attribution annuelle de 100 millions soit accordée au Tchad pour les frais de fonctionnement.

Ce montant de 100 millions n'est pas ventilé entre santé et enseignement; mais comme ces deux chapitres interviennent pour des montants du même ordre dans le plan décennal, il apparait qu'il peut être retenu, en faveur de l'enseignement, une proposition d'assistance de l'ordre de 50 millions par an, pendant quatre ans.

La commission des affaires culturelles souscrit volontiers à une telle initiative, étant donné que l'accroissement de la production génératrice d'un supplément de recettes fiscales ne se fera qu'après un certain nombre d'années et qu'il est désirable de ne pas attendre pour assurer le fonctionnement des nouveaux établissements d'enseignement.

Dans ces conditions, mesdames, messieurs, et prenant acte de l'affirmation de M. Jacobson qui présente ces propositions d'après l'avis favorable des autorités locales compétentes, la commission des affaires culturelles ne formule pas d'objection aux points précis soumis à son avis et recommande, en addition à ces propositions, un amendement tendant à maintenir au profit de l'enseignement du Tchad les 80 millions devenus disponibles. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Je propose à l'Assemblée de renvoyer la suite de cette discussion à une séance ultérieure. (*Assentiment.*)

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 9 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Bégarra un rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition (n° 227, année 1949), de MM. Bégarra, Bourgarel, Diop Babakar, Djim Momar Gueye et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à élaborer un statut inter-armes fixant les règles d'emploi du per-

sonnel civil des états-majors, corps et services des armées de terre, air et marine stationnés en Afrique occidentale française.

Le rapport sera imprimé sous le n° 213, et distribué.

— 10 —

RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

L'Assemblée a précédemment décidé de tenir sa prochaine séance publique, jeudi 20 juillet, à quinze heures.

Voici quel serait l'ordre du jour de cette séance:

A. — Réponses du Gouvernement aux questions orales suivantes:

1° M. Tran Van Kha attire la haute attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur l'avis n° 11 en date du 23 mai, de l'office indochinois publié au *Journal officiel* de l'Indochine du 25 mai, qui stipule: « Les envois de fonds par voie postale civile d'Indochine vers la France ou les autres territoires de l'Union française émis par le bureau de poste de la résidence de l'intéressé ne peuvent être effectués que dans la limite de 5.000 francs métropolitains par expéditeur et par mois », et demande à connaître:

« *a*) Les motifs qui ont amené les services intéressés à réduire le montant des envois de fonds précités de 25.000 à 5.000 francs, mesure qui suscite parmi mes compatriotes résidant en France et leur famille au Viet-Nam, une profonde émotion;

« *b*) Au cas où la mesure prise ne viserait que les « envois de fonds » par « voie postale civile » pour combattre la fraude:

A. — Quelles seraient les dispositions prises afin que cette restriction ne porte pas préjudice aux personnes de bonne foi;

B. — Quels seraient les autres modes d'envois de fonds autorisés et le montant de ces envois pour les diverses catégories de résidents vietnamiens en France;

« *c*) En raison de la conjoncture politique actuelle, n'y aurait-il pas avantage psychologique à maintenir le *statu quo* jusqu'à la prochaine conférence inter-Etats, quitte à redoubler le contrôle et la surveillance pour réduire à la limite les risques de fraude »;

2° M. Techani expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les décisions se rapportant à l'enseignement en Algérie se prennent avec une lenteur regrettable et préjudiciable à l'intérêt du service comme à celui du personnel enseignant. Les exemples suivants illustrent cette situation:

a) Durant plus de deux ans, les instituteurs algériens ont attendu vainement la signature d'un décret fixant leurs traitements. Aujourd'hui encore les retraités d'Algérie attendent la revalorisation et la péréquation de leurs pensions pendant que certains d'entre eux continuent à ne percevoir que 14.000, 13.000, voire 12.000 francs par mois et que leurs camarades de la métropole ont déjà touché des augmentations appréciables;

b) Les « mouderrès » assimilés aux instituteurs par un arrêté du 22 mars 1949 attendent aussi la signature d'un décret qui leur permettra d'être rétribués au même taux que les maîtres de l'enseignement primaire. Ces fonctionnaires n'ont même pas encore pu bénéficier de l'indemnité d'attente payée aux membres de l'enseignement à partir du 1er novembre 1946;

c) La situation du cadre spécial des instituteurs demeure toujours en dehors du droit commun et sans statut définitif, malgré la proposition votée par l'Assemblée nationale, la proposition de l'Assemblée de l'Union française et l'avis favorable de l'assemblée algérienne;

d) Le projet de transformation des médersas d'Algérie en lycées franco-musulmans, dont la signature est attendue impatiemment par la population indigène d'Algérie n'est, aujourd'hui encore, l'objet d'aucune décision malgré l'avis favorable de M. le recteur de l'académie, de M. le gouverneur général, du ministre de l'intérieur et du conseil supérieur de l'éducation nationale. Il attire son attention sur les conséquences fâcheuses de ces retards, tant au point de vue moral qu'au point de vue matériel et administratif et lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que les questions ci-dessus évoquées reçoivent la solution qu'elles appellent dans le plus bref délai possible et pour qu'à l'avenir les questions se rapportant à l'enseignement algérien soient résolues sans retard.

3° M. de Peretti demande à M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques comment, dans le conflit actuel entre conservateurs français et conservateurs marocains de sardines, il entend faire respecter les légitimes avantages consentis par la métropole aux exportateurs marocains en matière de contingents en franchise de douane.

B. — Suite de la discussion de la proposition de MM. Jacobson, Ahmed Kotoko, Ibrahim Babikir, Laurin, Boisdon, Le Brun Kéris et Schock, tendant à recommander au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Tchad. (N°s 139-158, année 1950, M. Jacobson, rapporteur; avis de la commission de la défense de l'Union française, M. le général Delmas, rapporteur; avis de la commission des affaires sociales, M. Borrey, rapporteur; avis de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts, M. Lhuillier, rapporteur; avis de la commission des affaires culturelles, Mme Malroux, rapporteur; et n° 194, année 1950, avis de la commission des affaires financières, M. de Peretti, rapporteur.)

C. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, modifiant le décret du 2 avril 1932 portant réglementation des accidents du travail en Afrique occidentale française (n°s 100 et 167, année 1950, M. Begarra, rapporteur.)

D. — Discussion de la demande d'avis transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, tendant à modifier et à compléter le décret du 18 mars 1910 sur le régime forestier de la Nouvelle-Calédonie. (N°s 53 et 168, année 1950, M. Cazelles, rapporteur; et n° 196, année 1950, avis de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales, M. Antonini, rapporteur.)

E. — Examen d'une demande d'envoi d'une mission d'information en Afrique occidentale française, formulée par la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales (étude sur place de la question des loyers de locaux à usage commercial et d'habitation, ainsi que de la question de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

F. — Discussion de la proposition de MM. Darlan, Ya Doumbia, Di Ould Zein, Bourgarel, Ebédé et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à déposer dans le plus bref délai les projets de loi fixant les conditions dans lesquelles les ressortissants des territoires d'outre-mer exerceront leurs droits de citoyens. (N° 275, année 1948, et n° 171, année 1950, M. Ya Doumbia, rapporteur; et n° 184, année 1950, avis de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique, des affaires administratives et domaniales, M. Boisdon, rapporteur.)

G. — Discussion de la demande d'avis transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, **sur le projet de loi relatif à l'accession de certains citoyens français à statut civil particulier au statut civil de droit commun. (N°s 4 et 154, année 1950, M. Boisdon, rapporteur.)**

Il n'y a pas d'opposition ?...

M. Raymond Barbé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Barbé, sur l'ordre du jour.

M. Raymond Barbé. Je voudrais faire deux remarques:

Tout d'abord, je suis surpris — si je n'ai mal entendu — de voir reporter à la prochaine séance une question qui figurait en tête de l'ordre du jour de celle-ci, soit le problème des artisans bijoutiers en Afrique occidentale française.

Cette question a-t-elle été renvoyée ?

M. le président. Elle a été renvoyée à une séance ultérieure.

M. Raymond Barbé. Je propose que cette question soit portée en tête de l'ordre du jour ou du moins en deuxième position. Je ne pense pas qu'elle ait été renvoyée *sine die*.

M. Max André. Elle n'a été reportée qu'en considération de l'absence de M. Schmitt, momentanément souffrant. Je ne pense pas que son état soit grave. Cette question peut donc être maintenue à l'ordre du jour, quitte, si M. Schmitt n'était pas encore rétabli, à la reporter à la séance suivante.

M. Raymond Barbé. Je demande simplement qu'elle ne soit pas oubliée.

M. le président. Je pose donc la question de savoir si la proposition ne pourrait venir en fin de l'ordre du jour tel qu'il vous a été soumis.

M. Max André. Pourquoi ne pas rétablir cette question à sa place, en tête de l'ordre du jour, puisqu'elle figurait également en tête de celui d'aujourd'hui et qu'elle n'en a été écartée que par suite d'une cause fortuite ?

M. le président. C'est une question d'opportunité. L'Assemblée désire-t-elle voir inscrire cette question avant ou après les questions orales ?

M. Raymond Barbé. Après.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

M. Raymond Barbé. J'avais une deuxième proposition à faire.

M. le président. La parole est à M. Barbé.

M. Raymond Barbé. Diverses questions figurent à l'ordre du jour de la séance de jeudi; cet ordre du jour paraît particulièrement chargé, même compte tenu de l'éventualité d'une séance de nuit. Je n'ai pas l'impression qu'il puisse être épuisé et je vois quelque inconvénient, pour le travail de notre Assemblée, à prévoir un trop grand nombre de questions, sachant que certaines risquent de ne pas venir; c'est là une méthode favorable à la manœuvre que nous avons vu accomplir ce soir, consistant à supprimer des questions au profit de certaines autres, de telle sorte qu'il faudrait se tenir prêt à venir en séance discuter de toutes les questions au moment où l'on peut espérer que seulement quelques-unes seront évoquées.

C'est la raison pour laquelle je propose de reporter les deux questions figurant à l'ordre du jour *in fine* et qui sont d'ailleurs fort importantes; une conférence des présidents avait manifesté l'intention qu'elles vinssent au contraire au début d'une séance qu'elles occuperaient entièrement; il s'agit de la discussion sur la proposition rapportée par M. Ya Doumbia concernant l'exercice des droits de citoyen et sur la proposition concernant l'accession de certains citoyens au statut civil de droit français.

Je demande que ces questions soient écartées de l'ordre du jour de la séance de jeudi prochain et qu'elles soient inscrites en tête de celui de vendredi.

M. Max André. Je me rallierai volontiers à la suggestion de M. Barbé, mais je tiens cependant à lui faire remarquer qu'il n'y a eu, aujourd'hui, aucune manœuvre; au contraire, l'Assemblée s'est ralliée à sa proposition de maintien de l'ordre du jour tel qu'il avait été fixé. On a seulement supprimé une question parce que le rapporteur était souffrant.

J'ajoute qu'il me paraîtrait désirable de tenir des séances du matin, si nous voulons épuiser notre programme de travail avant de nous séparer.

M. le président. Je mets aux voix la proposition de M. Barbé tendant à supprimer de l'ordre du jour:

1° La discussion de la proposition de MM. Darlan, Ya Doumbia, Di ould Zein, Bourgarel, Ebédé et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à déposer dans le plus bref délai les projets de loi fixant les conditions dans lesquelles les ressortissants des territoires d'outre-mer exerceront leurs droits de citoyens;

2° La discussion de la demande d'avis transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur le projet de loi relatif à l'accession de certains citoyens français à statut civil particulier au statut civil de droit commun.

(*La proposition, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Dans ces conditions, l'ordre du jour de notre prochaine séance serait le suivant:

Jeudi 20 juillet, à 15 heures, séance publique:

I. — Réponses du Gouvernement aux questions orales suivantes:

A. — M. Tran Van Kha attire la haute attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur l'avis n° 11 en date du 23 mai, de l'office indochinois, publié au *Journal officiel* de l'Indochine du 25 mai, qui stipule:

« Les envois de fonds par voie postale civile d'Indochine vers la France ou les autres territoires de l'Union française émis par le bureau de poste de la résidence de l'intéressé ne peuvent être effectués que dans la limite de 5.000 francs métropolitains par expéditeur et par mois », et demande à connaître:

« 1° Les motifs qui ont amené les services intéressés à réduire le montant des envois de fonds précités de 25.000 à 5.000 francs, mesure qui suscite parmi mes compatriotes résidant en France et leur famille au Viet-Nam, une profonde émotion;

« 2° Au cas où la mesure prise ne viserait que les « envois de fonds » par « voie postale civile » pour combattre la fraude:

« *a*) Quelles seraient les dispositions prises afin que cette restriction ne porte pas préjudice aux personnes de bonne foi;

« *b*) Quels seraient les autres modes d'envois de fonds autorisés et le montant de ces envois pour les diverses catégories de résidents vietnamiens en France;

« 3° En raison de la conjoncture politique actuelle, n'y aurait-il pas avantage psychologique à maintenir le *statu quo* jusqu'à la prochaine conférence inter-Etats, quitte à redoubler le contrôle et la surveillance pour réduire à la limite les risques de fraude »;

B. — M. Lechani expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les décisions se rapportant à l'enseignement en Algérie se prennent avec une lenteur regrettable et préjudiciable à l'intérêt du service comme à celui du personnel enseignant. Les exemples suivants illustrent cette situation:

a) Durant plus de deux ans, les instituteurs algériens ont attendu vainement la signature d'un décret fixant leurs traitements.

Aujourd'hui encore les retraités d'Algérie attendent la revalorisation et la péréquation de leurs pensions pendant que certains d'entre eux continuent à ne percevoir que 14.000, 13.000, voire 12.000 francs par mois et que leurs camarades de la métropole ont déjà touché des augmentations appréciables;

b) Les « mouderrès » assimilés aux instituteurs par un arrêté du 22 mars 1949 attendent aussi la signature d'un décret qui leur permettra d'être rétribués au même taux que les maîtres de l'enseignement primaire. Ces fonctionnaires n'ont même pas encore pu bénéficier de l'indemnité d'attente payée aux membres de l'enseignement à partir du 1er novembre 1946;

c) La situation du cadre spécial des instituteurs demeure toujours en dehors du droit commun et sans statut définitif, malgré la proposition votée par l'Assemblée nationale, la proposition de l'Assemblée de l'Union française et l'avis favorable de l'assemblée algérienne;

d) Le projet de transformation des médersas d'Algérie en lycées franco-musulmans, dont la signature est attendue impatiemment par la population indigène d'Algérie n'est, aujourd'hui encore, l'objet d'aucune décision malgré l'avis favorable de M. le recteur de l'académie, de M. le gouverneur général, du ministre de l'intérieur et du conseil supérieur de l'éducation nationale. Il attire son attention sur les conséquences fâcheuses de ces retards, tant au point de vue moral qu'au point de vue matériel et administratif et lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que les questions ci-dessus évoquées reçoivent la solution qu'elles appellent dans le plus bref délai possible et pour qu'à l'avenir les questions se rapportant à l'enseignement algérien soient résolues sans retard.

C. — M. de Peretti demande à M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques comment, dans le conflit actuel entre conserveurs français et conserveurs marocains de sardines, il entend faire respecter les légitimes avantages consentis par la métropole aux exportateurs marocains en matière de contingents en franchise de douane.

II. — Discussion de la proposition de MM. Bourgarel, Alduy et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à organiser le statut des artisans bijoutiers de l'Afrique occidentale française. (Nos 64 et 164, année 1950. — M. Schmitt, rapporteur; avis de la commission des affaires sociales. — M. Coulibaly, rapporteur.)

III. — Suite de la discussion de la propostion de MM. Jacobson, Ahmed Kotoko, Ibrahim Babikir, Laurin, Boisdon, Le Brun-Kéris et Shock, tendant à recommander au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Tchad. (Nos 139 et 158, année 1950. — M. Jacobson, rapporteur; avis de la commission de la défense de l'Union française. — M. le général Delmas, rapporteur; avis de la commission des affaires sociales. — M. Borrey, rapporteur; avis de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts. — M. Lhuillier, rapporteur; avis de la commission des affaires culturelles. — Mme Malroux, rapporteur (n° 194, année 1950); avis de la commission des affaires financières. — M. de Peretti, rapporteur.)

IV. — Discussion de la demande d'avis transmise par M. le président du conseil des ministres sur le projet de décret présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer modifiant

le décret du 2 avril 1932 portant réglementation des accidents du travail en Afrique occidentale française. (N°s 100 et 167, année 1950, M. Bégaïra, rapporteur.)

V. — Discussion de la demande d'avis transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, tendant à modifier et à compléter le décret du 18 mars 1910 sur le régime forestier de la Nouvelle-Calédonie. (N°s 53 et 168, année 1950. — M. Cazelles, rapporteur; et n° 196, année 1950, avis de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales. — M. Antonini, rapporteur.)

VI. — Examen d'une demande d'envoi d'une mission d'information en Afrique occidentale française formulée par la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales (étude sur place de la question des loyers de locaux à usage commercial et d'habitation, ainsi que de la question de l'expropriation pour cause d'utilité publique.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée de l'Union française,
RENÉ HINGRE.

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du 4 juillet* 1950.
(*Journal officiel* du 5 juillet 1950.)

Page 976, 2e colonne, 56e ligne:

Au lieu de: « il est indiqué dans cet article 10... »,

Lire: « il est indiqué dans l'article 10 de ce décret ».

Page 976, 2e colonne, 64e ligne:

Au lieu de: « Mais cela me semble un peu restreint »,

Lire: « Mais cela me paraît trop restrictif du rôle du conseil ».

Page 976, 2e colonne, 72e ligne:

Après: « Sur proposition du recteur de l'académie d'Alger »,

Ajouter: « Après avis du conseil de l'université d'Alger ».

Page 977, 2e colonne, 41e ligne:

Au lieu de: « ...l'équivalence des diplômes africains et des diplômes métropolitains en ce qu'ils auront de proprement africain... »,

Lire: « ... l'équivalence des diplômes africains en ce qu'ils auront de proprement africains et des diplômes métropolitains ».

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 13 juillet* 1950.
(*Journal officiel* du 14 juillet 1950.)

Page 993, 2e colonne, 6e ligne en remontant:

Au lieu de: « ...la commission s'oppose à son adoption »,

Lire: « ... la commission ne s'oppose pas à son adoption. »;

Page 995, 1re colonne:

37e ligne:

Au lieu de: « d'enseignement, mais... »,

Lire: « d'enseignement général, mais... ».

48e ligne:

Au lieu de: « les qualités »,

Lire: « l'égalité ».

56e ligne:

Au lieu de: « égaux en droit »,

Lire: « égaux en droits ».

Page 999, 1re colonne, 6e et 7e lignes:

Au lieu de: « fournies à l'organisation des Etats-Unis »,

Lire: « fournies à l'Organisation des Nations Unies ».

Page 1002, 2e colonne, 8e ligne:

Au lieu de: « Je rappellerai à M. le président Boisdon l'évolution de la jurisprudence »,

Lire: « Je ne rappellerai pas à M. le président Boisdon l'évolution de la jurisprudence ».

NOMINATION DE RAPPORTEURS

AFFAIRES CULTURELLES

M. Jousselin a été nommé rapporteur de la proposition (n° 192, année 1950) tendant à demander au Gouvernement de créer un conseil supérieur consultatif de l'éducation d'outre-mer, en remplacement de M. Kémajou.

M. Kémajou a été nommé rapporteur, pour avis, de la proposition (n° 163, année 1950) tendant à demander au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Cameroun.

DÉFENSE DE L'UNION FRANÇAISE

M. le général Delmas a été nommé rapporteur, pour avis, de la proposition (n° 163, année 1950) tendant à demander au Gouvernement l'ajustement des mesures concernant le plan décennal du territoire du Cameroun.

M. Raphaël-Leygues a été nommé rapporteur de la proposition (n° 209, année 1950) tendant à rendre hommage à la mémoire du vice-amiral Battet.

POLITIQUE GÉNÉRALE

M. Tétau a été nommé rapporteur, pour avis, de la proposition de résolution (n° 121, année 1950) relative au statut des chefs coutumiers en Afrique occidentale française, au Togo, au Cameroun et en Afrique équatoriale française, en remplacement de M. Conombo.

M. Tétau a été nommé rapporteur, pour avis, de la demande d'avis (n° 136, année 1950): 1° sur la proposition de loi de M. Aku et plusieurs de ses collègues députés, relative au statut des chefs coutumiers en Afrique occidentale française, au Togo, au Cameroun et en Afrique équatoriale française; 2° sur la proposition de loi de M. Saller et plusieurs de ses collègues sénateurs, relative au statut des chefs autochtones en Afrique occidentale française, au Togo, au Cameroun et en Afrique équatoriale française, en remplacement de M. Conombo.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE
LE 18 JUILLET 1950

Application des articles 80 et 81 du règlement ainsi conçus:

« Art. 80. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président de l'Assemblée qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 81. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt publi leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délai: prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 81 du règlement de l'Assemblée de l'Union française.)

Présidence du conseil.

N° 1 M. Thémia.

Affaires étrangères.

N°s 14 (1948) M. Juge; 39 M. Paul Catrice; 47 M. Junillon.

Défense nationale.

N° 8 M. le général Plagne.

Education nationale.

N°s 135 M. Paul Catrice; 136 M Paul Catrice.

Finances et affaires économiques.

N°s 28 M. Alfred Bour; 127 M. le général Plagne; 145 M. Thémia.

France d'outre-mer.

N°s 65 M. Pann Yung; 71 M. Ebodé; 126 M. Jousselin; 130 M. Paul Catrice; 139 M. Laurin; 140 Mme Caffot; 141 M. Dorange; 143 M. Longuet.

Fonction publique et réforme administrative.

N° 142 M. Thémia.

Industrie et commerce.

N° 51 M. Junillon.

Information.

N° 131 M. Paul Catrice.

Intérieur.

N°s 103 M. Paul Catrice; 109 M. Paul Catrice; 128 M. Bégarra; 138 M. Bégarra.

Justice.

N° 69 M. Daber.

Travail et sécurité sociale

N°s 20 M. Thémia; 44 M. Paul Catrice; 129 M. Paul Catrice; 132 M. Paul Catrice; 133 M. Paul Catrice; 134 M. Paul Catrice; 137 M. Paul Catrice.

FRANCE D'OUTRE-MER

149 — 18 juillet 1950. — **M. Paul Catrice** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** si: 1° En se référant à sa réponse du 7 mars 1950 d'après laquelle il n'existe aucun médecin inspecteur du travail dans les territoires d'outre-mer, s'il a l'intention de créer prochainement des postes de médecins inspecteurs du travail; 2° S'il a l'intention d'organiser une médecine du travail dans les principaux centres industriels ou miniers des territoires d'outre-mer.

---

150 — 18 juillet 1950. — **M. Paul Catrice** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer:** 1° En se référant à sa réponse du 2 mars 1950 d'après laquelle le décret d'application aux territoires d'outre-mer prévu par l'article 16 de la loi du 16 juillet 1949 était en cours d'élaboration, si ce décret, dont la publication est impatiemment attendue dans beaucoup de milieux outre-mer, sera bientôt promulgué; 2° Si ce décret d'application aux territoires d'outre-mer envisagera le cas, assez fréquent, de publications imprimées en France métropolitaine, parfois même en langues africaines ou en langue malgache, etc., et considérées comme éditées outre-mer, par le fait de leur siège social.

---

151. — 18 juillet 1950. — **M. Lapart** signale à **M. le ministre de la France d'outre-mer** les critiques et les doléances justifiées émises au cours de la dernière session par plusieurs conseillers généraux du Soudan français et notamment par le président de cette assemblée sur le fonctionnement défectueux et les conditions inhumaines d'hospitalisation des malades africains à l'hôpital du point G à Bamako. Il attire l'attention du ministre sur la carence des autorités responsables, lesquelles disposant pourtant tous les ans, depuis 1947, d'un crédit de 40 millions de francs C. F. A. l'ont laissé sans emploi et n'ont apporté aucune amélioration notable malgré les protestations et les vœux comminatoires émis par le conseil général en 1948 et renouvelés depuis cette date. Il demande à M. le ministre quelles mesures il compte prendre pour établir les responsabilités et mettre un terme à cette navrante situation.

---

152. — 18 juillet 1950. — **M. Lapart** attire l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur le malaise créé un peu partout au Soudan français, par le comportement des agents du service forestier, dont l'application stricte des textes périmés est en contradiction avec l'esprit et la lettre des dispositions constitutionnelles portant souci et respect des us et coutumes des populations autochtones. Il lui demande s'il ne lui est pas possible d'intervenir auprès de l'autorité locale pour que des instructions soient données au service intéressé afin que cessent les brimades actuelles et que soient au moins respectés les droits coutumiers des citoyens de l'Union française.

---

153. — 18 juillet 1950. — **M. Pierre Ramampy** appelle l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur l'importance sans cesse croissante des dégâts que causent, chaque année, à Madagascar, les sauterelles et les criquets, dans le domaine de l'agriculture et de l'élevage; et lui demande quelles mesures urgentes il a prises ou entend prendre: 1° pour limiter ces dégâts et, par la suite, essayer de débarrasser la Grande Ile de ces insectes nuisibles; 2° pour agir en faveur des planteurs atteints par ce fléau, dans le but de leur faire obtenir un secours et une réduction de leurs impôts proportionnellement aux dommages subis, et d'étendre ces mesures à tous les agriculteurs victimes de calamités naturelles.

JUSTICE

154. — 18 juillet 1950. — **M. Paul Catrice** demande à **M. le ministre de la justice** s'il est d'une bonne interprétation de conclure, du second alinéa de l'article 3 de la loi du 20 septembre 1947 portant statut organique de l'Algérie: « Quand ils (les Algériens) résident en France métropolitaine, ils y jouissent de tous les droits attachés à la qualité de citoyen français et sont soumis aux mêmes obligations », que le statut personnel, dans la mesure où il est contraire aux obligations de citoyen français (entendu évidemment au sens de justiciable du droit civil français) n'est pas applicable en France métropolitaine.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

144. — **Mme Caffot** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** *a*) quel est le nombre de travailleurs étrangers (par nationalité) qui ont suivi en France la « formation professionnelle accélérée » en 1946, 1947, 1948, 1949 et durant les cinq premiers mois de 1950; *b*) durant le même temps, quel est le nombre des travailleurs de l'Union française (par département ou territoire d'outre-mer) qui ont suivi cette même formation professionnelle accélérée. (*Question posée le 8 juin 1950.*)

Réponse. — *a*) A défaut de statistiques, pour la période 1946 à novembre 1949, les effectifs des travailleurs étrangers qui ont suivi en France les stages de formation professionnelle accélérée ne peuvent être exactement précisés. On peut toutefois indiquer que les admissions d'étrangers dans les centres ont été excessivement réduites et ne doivent pas dépasser 2 p. 100 des effectifs totaux. Il ressort de l'examen des statistiques établies à partir du 1er décembre 1949 qu'il a été admis dans les centres de formation professionnelle accélérée: en décembre 1949: 14 Italiens, 27 Espagnols, 20 de nationalités diverses, pour 1.881 Français, soit 3 p. 100; en janvier 1950: 27 Italiens, 34 Espagnols, 47 de nationalités diverses, pour 2.774 Français, soit 4 p. 100; en février 1950: 2 Italiens, 17 Espagnols, 10 de nationalité diverses, pour 4.041 Français, soit 3 p. 100. A cette date et pour des raisons budgétaires, le recrutement a été suspendu. Aucun stagiaire n'a été admis dans les centres au cours des mois de mars, avril et mai 1950. *b*) A défaut de statistiques détaillées, les effectifs des travailleurs de l'Union française qui ont suivi en France les stages de formation professionnelle accélérée ne peuvent être exactement fournis. On peut toutefois indiquer que le recrutement a toujours été largement ouvert aux stagiaires originaires de l'Union française et que seuls ceux originaires des Etats associés d'Indochine ont demandé leur admission dans les centres. Depuis la mise en application du plan de formation professionnelle accélérée, il a été formé environ 400 stagiaires indochinois.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 18 juillet 1950.

SCRUTIN (N° 89)

Sur l'ensemble de l'avis sur le projet de loi portant fixation d'un programme aérien.

Nombre des votants	166
Majorité absolue	84
Pour l'adoption	127
Contre	39

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

Ont voté pour :

MM.	André (Max).	Bidet.
Ahmed Kotoko (Alifah).	Antonini.	Blachette.
Albrand.	Aubert.	Bocher.
Alduy.	Bégarra.	Boisdon.
	Belabed.	Boluix-Basset.

Borrey.
Bouda (François).
Boukheloua.
Bour (Alfred).
Bourgarel.
Boussenot.
Boutbien.
Mme Caffot.
Catrice (Paul).
Cazelles.
Charlier.
Charnay.
Chekkal Daho.
Chevance-Bertin (Général).
Cianfarani.
Conombo (Joseph).
Coquart.
Cortinchi (Guidicello).
Corval.
Costes.
Coubèche (Saïd-Ali).
Coulon.
Daber (Jules).
Delmas (Louis).
Delmas (Général).
Detraves (Guillaume).
Dorange (Michel).
Dumas.
Ebédé.
Esnault (Yvon).
Foccart.
Gaignard.
Gaudart.
Gentet.
Georget.
Gervain.
Giard.
Griaule.
Gueye Momar Djim.
Guyard.
Hazoumé.
Ibrahim (Babikir).
Jacobson.
Jousselin.
Juge.
Julien (Charles-André).
Junillon (Lucien).
Kemajou.
Laforest.
La Gravière.
Laurent-Eynac.
Laurin.
La Vasselais (de).
Mlle Le Ber.
Le Brun Kéris.
Lechani.
Mme Lefaucheux.
Le Guénédal.
Lévy.
Lhuillier.
Longuet.
Mademba Racine.
Mme Malroux.
Messai.
Meyer.
Michalet.
Michard-Pellissier.
Monnet.
Mme Emilienne Moreau.
Morel.
Moreux (René).
Motais de Narbonne (Léon).
Naroun.
Oudard.
Ouedraogo (Bougouraoua).
Peretti (de).
Perier.
Pialoux.
Piéri.
Polycarpe.
Ramampy.
Randretsa Rasafy.
Raphaël-Leygues.
Reverbori.
Riond (Georges).
Rosenfeld.
Rosfelder.
Roulleaux-Dugage.
Saidou Djermakoye (Issoufou).
Sar Diawar.
Sarraut (Albert).
Sarraut (Omer).
Savary.
Savi de Tové (Jonathan).
Scelles.
Schleiter (Gabriel).
Schmitt.
Schock.
Simon (Paul).
Soppo Priso.
Sou-atte.
Sylvestre.
Tétau.
Thémia.
Thomas (Jean-Marie).
Touré.
Vendenboomgaerde.
Mme Marianne Verger.
Vignes.
Viniger.
Vivier.
Voca.
Ya Doumbia.
Zinsou.

Ont voté contre :

MM.
Alard.
Mlle Allemandi
Arboussier (d').
Arnault.
Mlle Autissier.
Barbé.
Mme Bertrand.
Bizot.
Boiteau.
Boubou (Hama).
Boumendjel.
Boysson (Guy de).
Carroué.
Chassiot.
Comiti.
Coulibaly (Mamadou).
Curabet.
Darlan.
Diarra Tiémoko.
Donnat.
Egretaud.
Feix.
Georges (Daniel).
Lachenal.
Mlle Lafon.
Lautissier.
Léon.
Lombardo.
Lozeray.
Mignot.
Mitterrand.
Moullec (Contre-Amiral).
Nignan.
Odru.
Piot.
Plagne (Général).
Thévenin.
Tubert (Général).
Vanier.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Abdesselam.
Bengana.
Bilavarn Khoun.
Bui The Phuc.
Buu Kinh.
Dadet.
Do Huu Thinh.
Estèbe.
Lapart.
Montrat.
Nguyen Huy Lai.
Nguyen Van Ty.
Nguyen Huu Thuan.
Pann Yung.
Pham Van Binh.
Serot.
Sim Var.
Sok Chhong.
Souvannavong Ourot.
Souvannavong Pheng.
Thonn Ouk.
Ton That Can.
Tran Van Kha.
Tran Van Tuyen.
Tran Thien Vang.
Mme la Princesse Pingpeang Yukanthor.

Excusés ou absents par congé:

M. le lieutenant-colonel Bichon.

N'ont pas pris part au vote:

M. Jacques Fourcade, président de l'Assemblée de l'Union française, et M. Diop Babakar, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.